A MARAVILHOSA VIDA DE SANTOS=DUMONT

POR LUIZ PAGANO

Para Janeluy, amor da minha vida

Dentre os muitos que colaboraram quero agradecer ao Instituto Cultural Santos Dumont na pessoa de seu diretor Marcos Villares – sobrinho bisneto de Santos=Dumont

e Ricardo Magalhães, meu grande irmão.

São Paulo , 15 de Fevereiro de 2017

Esta obra é livre de direitos autorais

Prólogo

Bem-vindos a esta obra que nasce livre de direitos autorais - decisão intencional, pois desejo que ela se torne uma fonte de inspiração para todos os brasileiros que buscam alcançar os limites do céu e além.

Ao adotar a postura de deixar este livro desprovido de direitos autorais, compartilho da visão de Santos=Dumont, que deixou todos seus inventos livres de patente, um dos maiores ícones da aviação e inovação. Assim como ele, reconheço que certas conquistas e descobertas têm um impacto tão profundo na humanidade que transcendem os interesses individuais.

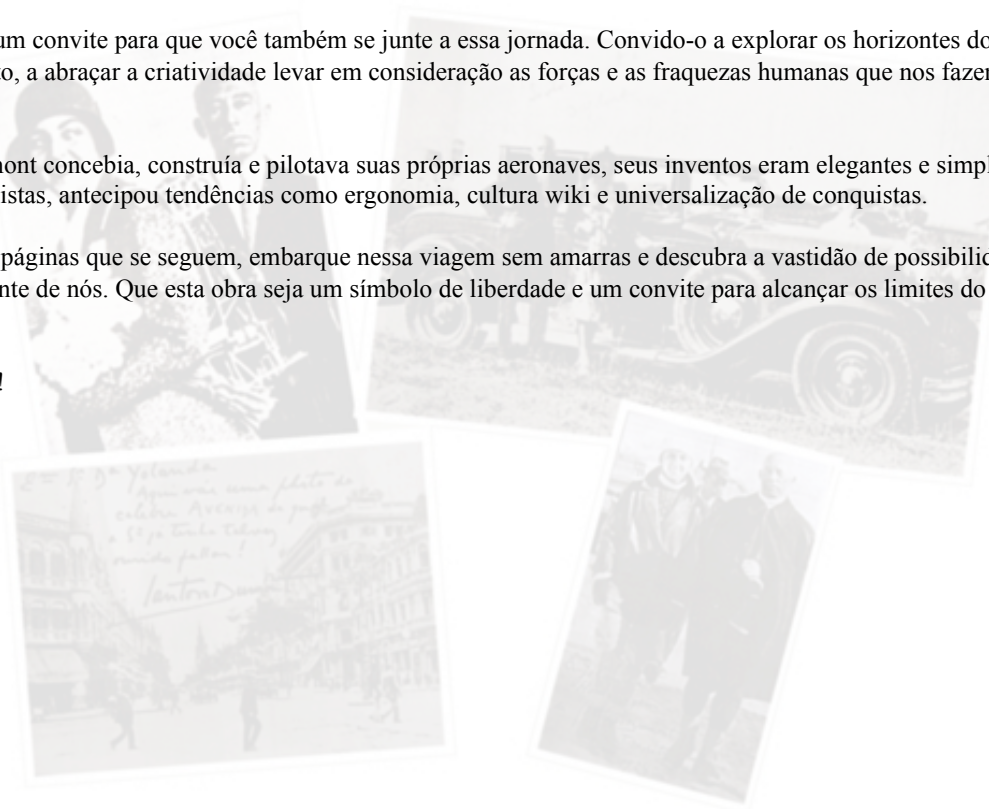
Santos=Dumont foi um visionário que revolucionou a forma como nos deslocamos pelo ar. Suas invenções pioneiras abriram caminho para o desenvolvimento da aviação e possibilitaram voos que antes eram apenas sonhos distantes.

Inspirado por esse exemplo notável, desejo que esta obra sirva como um farol para aqueles que buscam superar barreiras e desafiar seus próprios limites. Nas páginas que se seguem, você encontrará histórias de coragem, perseverança e inovação, contadas através de personagens que ousaram sonhar grande e se esforçaram para transformar seus sonhos em realidade.

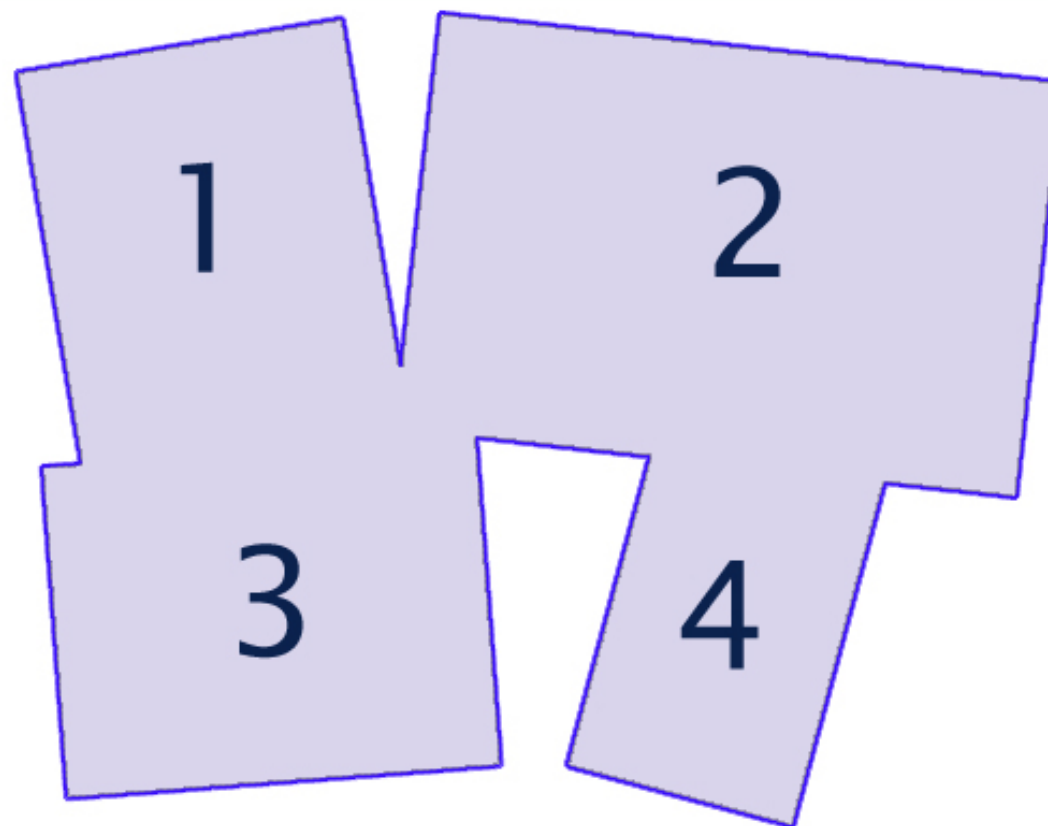
Este livro é um convite para que você também se junte a essa jornada. Convido-o a explorar os horizontes do conhecimento, a abraçar a criatividade levar em consideração as forças e as fraquezas humanas que nos fazem únicos e belos.

Santos=Dumont concebia, construía e pilotava suas próprias aeronaves, seus inventos eram elegantes e simples, más jamais simplistas, antecipou tendências como ergonomia, cultura wiki e universalização de conquistas.

Desbrave as páginas que se seguem, embarque nessa viagem sem amarras e descubra a vastidão de possibilidades que se revela diante de nós. Que esta obra seja um símbolo de liberdade e um convite para alcançar os limites do céu e além.

Lâchez tout !

Introdução

A primeira impressão que tive de Alberto Santos=Dumont foi a de um homem bravo de bigode, o militar taciturno que inventou o avião. Era aquele cara do quadro com o chapelão que via nos livros de história durante o período do militarismo. Talvez tenha sido a mesma imagem que tantos outros brasileiros da minha geração tiveram. Meu conceito sobre esta figura histórica começou a mudar durante uma seção de radiografias que tive que fazer em virtude de um problema que tive no pulmão devido a uma reforma em casa. Ainda era criança e ia com minha mãe e meu pai numa clinica radiológica em Osasco perto de um pequeno museu. La tinha uma replica de uma aeronave de Santos=Dumont. Foi ai que fiz uma pergunta ao meu pai e fiquei muito decepcionado com a resposta.
-"Pai, em qual museu está o 14 Bis?"
A resposta foi:
"Não faço a menor idéia, mas acho que do 14 Bis só restou o cesto de vime."
Meu pai estava certo, o que restou dos inventos, livros, material de imprensa, documentos (entre outros) de Santos=Dumont está espalhado pelo mundo, a maior parte do acervo está guardada em caixas no Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget ao norte de Paris. Material este praticamente desconhecido dos brasileiros, limitado a um seleto grupo de Francófonos. A outra parte está muito mal conservada em depósitos, desde o fechamento do antigo Museu da Aeronáutica.

2 – “Santos Dumont e Da Yolanda”
3 – “Ema. Sra. Da. Yolanda
Aqui vai uma photo da celebre AVENIDA da qual a Sa. já tenha talvez ouvido fallar!”
4 – “à Yolanda
Homenagem de Santos=Dumont
1928”

Este interesse por Santos=Dumont fez com que aos dezesseis anos de idade me juntasse a dois amigos, o “Colina” grande entusiasta da aeronáutica e do “arco e flecha” e do Odilon cujo pai mantinha alguns aviões, entre eles um hidroavião usado para sobrevoar a represa de Guarapiranga com turistas. Juntos nos voluntariamos a fazer a manutenção e limpeza do antigo museu da Aeronáutica. Na época administrado por Ada Rogato (historia viva da aviação brasileira, a primeira mulher a obter licença como pára-quedista, a primeira volovelista - piloto de planador e a terceira a se brevetar em avião) atualmente Oca do Parque do Ibirapuera.
Desde então juntei informação suficiente para escrever um completo livro sobre a vida do Pai da Aviação, só não sabia como fazer isso. Foi então que deparei com algumas fotos de qualidade bastante ruins no livro “Tudo em cor-de-rosa de Yolanda Penteado. Achei as mesmas fotos, com qualidade ainda pior no livro de Paulo Urban e Homero Pimentel.
Era evidente que Yolanda Penteado queria contar algo com aquelas fotos. Como ilustrador me senti na obrigação de dividir com o publico tudo o que vi com imagens e cores, talvez não tão cor-de-rosa.
Para contar essa historia com maior realismo e fugir do modelo de tantas outras obras biográficas escolhi uma nova abordagem condizente com a proposta de fazer um livro ilustrado. Em diversas passagens transcrevo literalmente trechos de livros como “Meus Balões” e “O que eu vi, o que nos veremos” escritos pelo próprio Santos=Dumont. Em outras uso relatos de encontros, como o que o aviador teve com a própria Yollanda Penteado, H. G. Wells, o Marques de Soriano, etc. e ai crio um dialogo que pode ter acontecido, ou não.
Para isso aprendi e usei uma técnica revolucionaria apresentada por Tony Buzan de “Mapas Mentais” que vi pela primeira em uso pelo detetive da Scotland, Yard John Grieve em um programa de TV para desvendar em que circunstancias se deu as as ultimas horas de vida de “Alexandre o Grande”.
Para fazê-lo Grieve usou os mapas mentais, desenhando em um quadro grande os acontecimentos que cercavam Alexandre antes de sua morte. Depois de estudar minuciosamente esta técnica fiz o mesmo com Santos e Yolanda, baseio-me em seu contexto histórico, de forma a criar algoritmos de como os personagens poderiam/deveriam agir e reagir em determinadas épocas e forneço o dialogo mais pertinente possível conforme minha interpretação de suas personalidades, fase da vida em que se encontravam, etc.
Procurei usar o mínimo possível de liberdade poética dentro de uma imensa gama de limitações, pois sabemos que em determinado ponto de sua vida, Santos=Dumont destruiu um importante material de documentação, que nos daria condições de conhecê-lo muito mais profundamente do que conhecemos hoje.
Alberto Santos=Dumont viveu intensamente. Personagens da ficção como Fileas Fogg ou o capitão Nemo de “Vinte mil léguas submarinas” não tiveram momentos tão maravilhosos como este personagem que viveu a vida real.
A Vida Maravilhosa de Santos Dumont é o resultado de muita pesquisa e da ajuda de diversos colaboradores, de experiências praticas e do grande apoio que tive do Instituto Cultural Santos=Dumont na figura de seu Diretor Executivo, o Sobrinho Bisneto do Aviador – Marcos Villares.

Um aspecto importante desta obra destaca-se na aparência do céu, que da ao vôo um clima de realização de sonhos. Como ilustrador tenho o compromisso de informar em imagens a emoção, dimensão e cor vividas pelo protagonista, no entanto, procurei deixar o céu com nuvens em cores que muitas vezes não encontramos na natureza com o propósito de transmitir o clima onírico. Fiz pesquisas em Paris, Chile, Estados Unidos, Suíça e Argentina. Tive grande empenho em tentar transmitir as emoções sentidas por Santos=Dumont em suas diversas experiências, , me aventurei em vôos com pequenos aviões, em balões, cheguei até mesmo a saltar de pára-quedas para sentir e dar maior realismo ao que escrevo e desenho. Pena que infelizmente, hoje em dia, é praticamente impossível voar em um dirigível de hidrogênio pelos céus de Paris. Se não fosse, teria feito.

Não posso deixar de mencionar a participação dos diversos colaboradores que interagiram ativamente dos blogs http://santosdumontcolabore.blogspot.com e http://santosdumontvida.blogspot.com com sugestões, criticas e correções.

Assim convido o leitor a embarcar na nacele desta empolgante parte da historia de nosso país e de um homem que me inspirou e há de inspirar muitas gerações.

Capitulo I – Mente Brilhante - diversão elaborada

É um início de tarde frio, a neve serve de playground para aquele casal brincar a ponto de perder a noção do tempo. A pequena Sant Morritz é avistada a cada sobe e desce e as gargalhadas ecoam no silêncio dos Alpes. O ano de 1928 iniciava-se trazendo esperanças para Alberto Santos=Dumont, que no ano anterior estava muito preocupado com o uso bélico de seu invento. Após diversas tentativas frustradas de promover o avião como um instrumento de integração entre os povos, decidiu por restaurar seu equilíbrio emocional nos Alpes suíços. Sant Morritz parecia o local ideal para tal propósito, mas nada melhor para restaurar seu humor do que a presença da bela Yolanda Penteado que parecia ainda mais atraente carregando aquele estranho motor nas costas.

O aparato movido por um pequeno motor a petróleo do qual duas cordas servem para guiar os pés da esquiadora montanha acima é muito difícil de ser utilizado, e a nem tanto inexperiente Yolanda tem a estranha sensação que suas pernas adquiriam vida própria.

"Cuidado, não deixe que o Marciano entre em contato com a neve" Adverte o sorridente Santós ao ver a bela Yolanda completamente fora de controle deslizar na neve.

"Não sei como pode preocupar-se mais com esta barulhenta máquina do que com o meu bem estar. Não teme que me machuque?" Pergunta a também sorridente Yolanda com um provocante olhar.

“Tu sabes o quanto tua segurança é importante para este coração, mas temo que se o pequeno Marciano emperrar, tenhamos que abandonar este momento de maravilhoso prazer para nos ater ao reparo das peças”.
O galanteador Santós oferece ajuda a Yolanda que graciosamente tenta se concentrar na difícil tarefa de levantar-se com o motor ainda em funcionamento.
Ao perceber o breve desconforto de Yolanda, Santós estende o braço e desliga o motor, fazendo com que o silêncio constrangedor surja bem no momento em que estão frente a frente, e é então que um tímido sorriso surge em ambos os rostos enrubescidos.
“Por que chamas este aparelho de Marciano?” Pergunta Yolanda de forma ingênua tentando mudar o clima de doce tensão.
Santós abre um novo sorriso de satisfação e admiração: “Creio que ainda não sabes da estória deste pequeno aparelho e do meu encontro com o Sr. Wells”.
“Refere-se ao escritor H.G. Wells?”
“Ele mesmo, há algum tempo atrás, aqui mesmo na Suíça voltava para meu hotel de um teste com este pequeno dispositivo quando fui chamado por H. G. Wells. Ele logo entendeu que se tratava de um instrumento auxiliar para a prática do esqui, mas ficou intrigado com seu funcionamento”.
“Seria muito interessante saber sobre o que conversaram duas mentes tão criativas” interrompe Yolanda com visível olhar de curiosidade ainda segurando nas mãos de Santós.
“Talvez tenha sustentado conversas masculinas com o Sr. Wells”. Responde Yolanda quase se desmanchando em gargalhadas.
“Sim, Mulheres e Máquinas voadoras, dois dos assuntos que me empenho em entender de forma substancial. Mas Wells e eu temos grandes divergências no que diz respeito aos prazeres essenciais de nossas vidas”.

“Prazeres!?” pergunta Yolanda ainda com seu sorriso maroto.
“Sim prazeres, sinto muito prazer em botar em prática as coisas que li nos livros de Julio Verne, bem como botar em pratica aquelas coisas que nos surgem à mente cada vez que a natureza nos desafia a questionar o como e o porquê, até que criemos novas máquinas, inventos que melhorem a vida dos povos, ou mesmo que criemos equipamentos que salvem vidas, já o Sr. Wells vê prazer em transformar máquinas e inventos que já existem em grandes inventos da ficção”.
“Entendo, é a mesma diferença que existe entre artistas e estudiosos das artes. O artista executa, transcende a sua mente em telas, instrumentos musicais enquanto o estudioso as interpreta sentado em sua escrivaninha”. Afirma Yolanda fazendo analogia ao prazer que sente pelas artes.
“Exatamente, e sou franco em admitir que acho muito mais divertido ser o artista e sair da minha escrivaninha para os céus em aventuras que me proporcionam emoções que nem mesmo o melhor escritor de ficção conseguiria descrever” .
“Tudo bem” afirmou Yolanda de forma irônica ”quero saber mais sobre o que conversaram, não me importo se vai falar sobre outras mulheres desde que conte tudo”.

Capitulo II – Ficção versus Ciência

Naquele começo de noite Santos=Dumont encontrou-se com H. G. Wells num aconchegante hotel, Santós deixou o pequeno Marciano na mesa de centro do lobby, Wells não conseguia tirar o olho do tal invento.
“Quando olho para este aparelho me convenço que é disto que precisava para equipar os Marcianos na Guerra dos Mundos”. Disse Wells em alta voz como quem tenta quebrar o gelo.
Ambos olharam para o aparelho por alguns segundos antes que caíssem em gargalhadas.
“Sim” disse Santós “este aparelho, ou melhor, o nosso ’Conversor Marciano’ soltaram alguns risos juntos “é utilizado de forma secundária para ajudar esquiadores a subir às encostas das montanhas nevadas com menos esforço, mas ele tem como foco inicial o propósito de desvendar alguns dos muitos mistérios envolvidos no vôo ornitóptero”.
“Não estou bem certo se entendi...” Sr. Wells debochando de um certo brilho de excentricidade no olhar de Santos=Dumont.
”Há indicações teóricas que um aparelho, munido de motor de 7 cv de força, com um metro de superfície a alar a bater vinte vezes por segundo, centraliza a ação do peso e pode sustentar no espaço uma carga de aproximadamente 100 quilos, trata-se porém de uma teoria. Na prática ainda não se obteve coisa alguma, no campo do vôo artificial feito por asas vibratórias, como as dos insetos, e mesmo hoje, esse tipo de vôo não passa de vaga hipótese para realização em tempos muito distantes aos nossos”.
“Fascinante!” afirma o Sr. Wells enquanto pondera suas dúvidas “diga-me Sr. Dumont seus inventos sempre começam de forma tão difusa? A impressão que tenho é que disfarça grandes inventos em inocentes e inofensivos utensílios de diversão”.

“Se engana Sr. Wells, coloquei minha vida diversas vezes em perigo para dar os passos que me trouxeram até aqui, não há nada de inocente em colocar hidrogênio em um invólucro e fazê-lo locomover-se pelo ar próximo a motores a explosão, no entanto sem dúvida, diverti-me muito e experimentei de prazeres que poucos ou nenhum homem até hoje jamais viveu”.
Após um breve silêncio, Sr. Wells inicia sua fala com um tom mais simpático “Por favor chame-me de Herbert” pediu Sr. Wells com um sorriso amigável “Por diversas vezes tentei entender o que passa na cabeça de pessoas como o Senhor, grandes e intrépidos exploradores e frustra-me dizer que nunca fui capaz de entender. Talvez tenha sido por isso que nunca dei um nome ao viajante do tempo em meu romance The Time Machine”.
“Pensei que seu personagem não tinha um nome por ser ele apenas um homem em meio a um sistema socialista, alguém que abriu mão de sua individualidade” ambos riram novamente enquanto Santós acrescenta ”O Sr. pode chamar-me de Santós, afinal é assim que todos meus amigos carinhosamente me chamam”.
“Seguramente” afirma Herbert “creio que de uma certa forma nossas experiências nos completam, não tenho dúvidas que nas inúmeras vezes que estiveste a bordo de seu número 9 sentia-se como o conquistador Robur de Julio Verne, no entanto quando escrevo meus personagens, busco traçar a personalidade de exploradores como o Senhor , e então cria-se um vácuo que sou obrigado a preencher com criatividade”.
De forma bastante condolescente com seu novo amigo Santós afirma “sinto que tenho o mesmo problema quando tento desenvolver minhas máquinas voadoras baseando-se no que escritores de ficção escrevem. Jamais faria voar uma máquina como o Albatroz de Verne seguindo suas descrições, e então o seu tal vácuo também se forma. Para conceber máquinas voadoras, precisamos ter uma atitude mais prática, simplista e realista”.

"Entendo o que diz" prossegue Herbert acenando com a cabeça "mas se nossas máquinas possuem este apelo simplista, perdem a fantasia e com isso perdem o interessante apelo fantasioso que o leitor tanto aprecia".

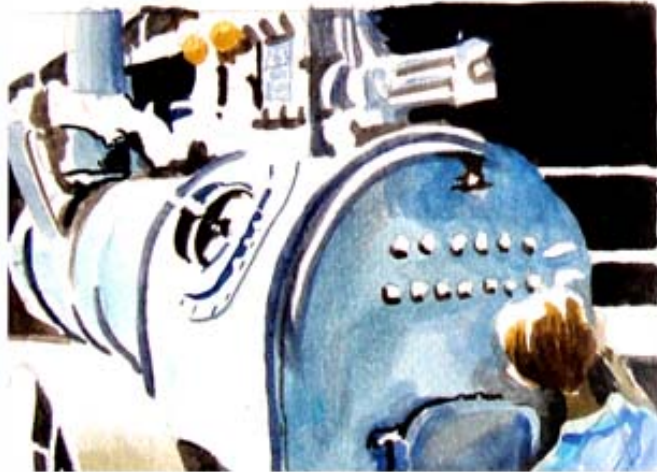
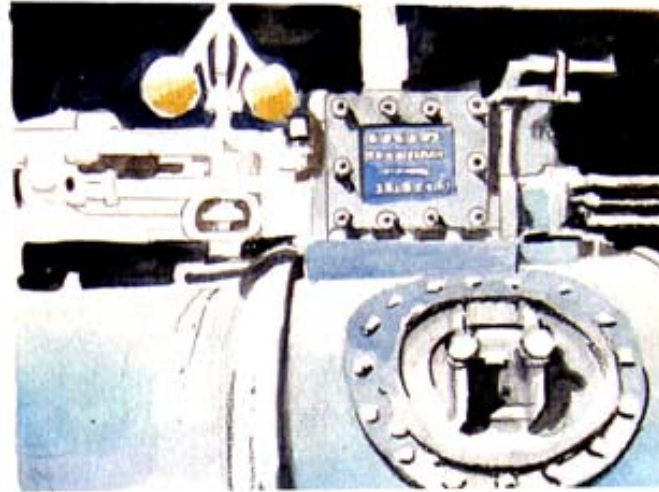
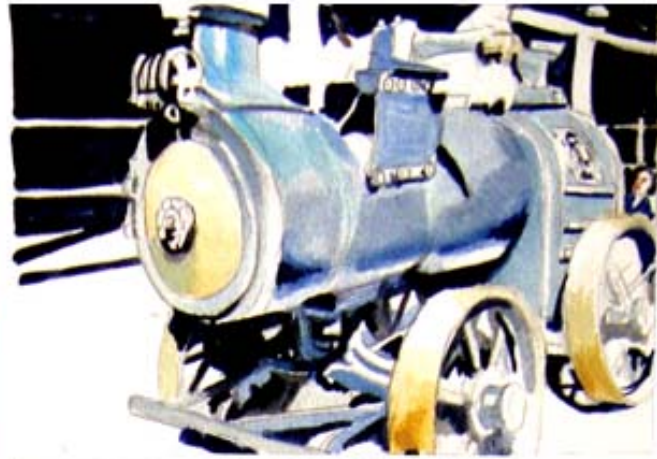
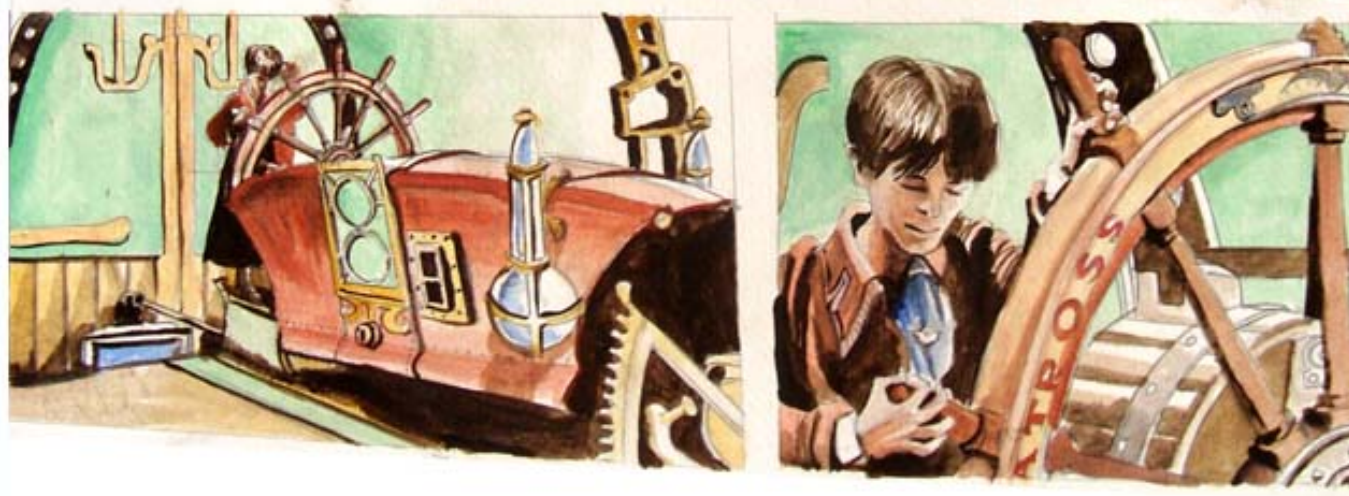
"Quem sou eu para discordar do Senhor no que diz respeito a novelas de ficção científica, contudo afirmo de forma veemente que na simplicidade dos meus dirigíveis e máquinas mais pesadas que o ar, encontrei prazeres dos quais nunca havia lido em livros, por mais fantasiosos que fossem".

"Interessante" continua Herbert desafiando amigavelmente Santós "seria capaz de relatar um destes prazeres do vôo?"

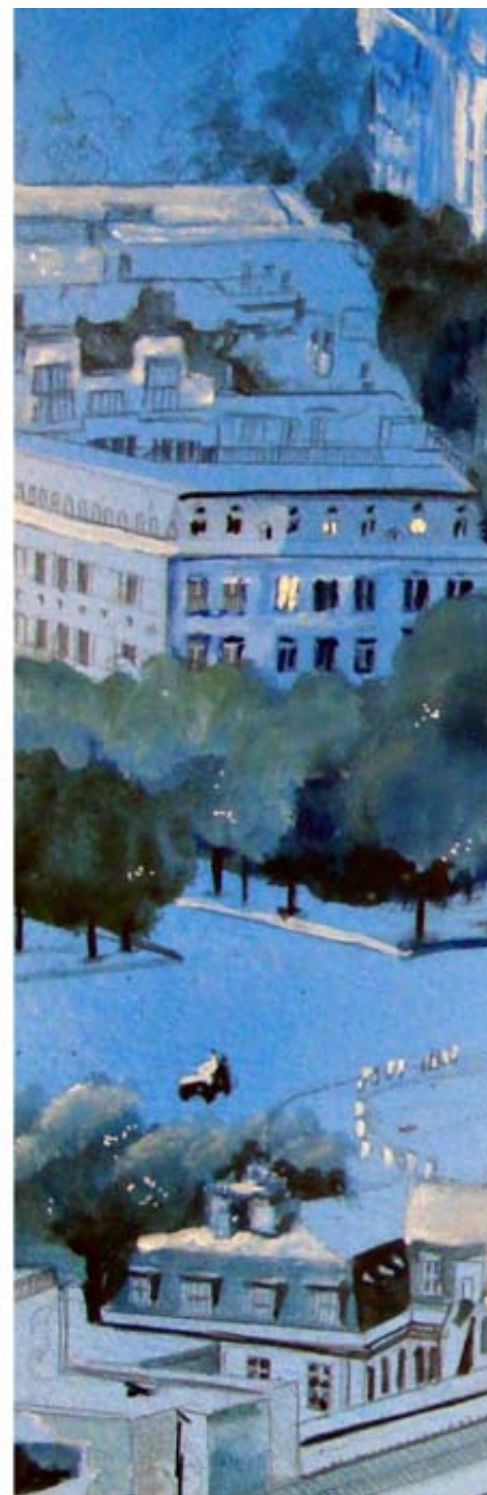
Santos então se arruma na confortável poltrona com seu olhar preso ao infinito, com tamanha concentração que faz a pequena provocação de H G Wells parecer sem importância.

"Tudo começou na fazenda de Café de meu pai...

Capitulo III – Infância em Cabangu

H. G. Wells senta-se na poltrona do lobby como uma criança, ansioso por uma nova historia, inclina seu corpo para frente e apóia sua cabeça nas duas mãos que por sua vez tem o cotovelo apoiado nos joelhos.
Santós ainda tem aquele olhar para o vazio enquanto fala:
"Aos sete anos, já eu tinha permissão para guiar as locomoveis de grandes rodas empregadas na nossa propriedade nos trabalhos do campo.
Aos 12, deixavam-me tomar o lugar do maquinista das locomotivas Baldwin que puxavam os trens carregados de café nas 60 milhas de via férrea assentadas por entre as plantações. Enquanto meu pai e meus irmãos montavam a cavalo para irem mais ou menos distante ver se os cafeeiros eram tratados, se a colheita ia bem ou se as chuvas causavam prejuízos, eu preferia fugir para a usina, para brincar com as máquinas de beneficiamento.
Presumo que em geral não se faz qualquer idéia do método cientifico que preside á exploração de uma fazenda de café no Brasil. Volta e meia era chamado para consertar o descascador e o separador mas os desafios mais sofisticados vinham das peneiras moveis.
As peneiras moveis, com especialidade, arriscavam-se a se avariar a cada momento, sua velocidade bastante grande, seu balanço horizontal muito rápido, consumiam uma quantidade enorme de energia motriz.
Constantemente fazia-se necessário trocar as polias. E bem me recordo dos vãos esforços que empregávamos para remediar os defeitos mecânicos do sistema.
Causava-me espécie que, entre todas as máquinas da usina, só essas desastradas peneiras moveis não fossem rotativas. Não eram rotativas, e eram defeituosas! Creio que foi este pequeno fato que, desde cedo, me pós de prevenção contra todos os processos mecânicos de agitação, e me predispor a favor do movimento rotatório, de mais fácil governo e mais prático.
Naquela época tinha certeza que dentro de meio século o homem conquistaria o ar com o emprego de máquinas voadoras mais pesadas que o meio onde se movem." diz com um olhar de esperança.
"Ser-me-ia impossível dizer com que idade construí os meus primeiros papagaios de papel."continua Santós
"Lembro-me entretanto nitidamente das troças que faziam de mim os meus camaradas, quando brincavam de 'passarinho-voa'.
O divertimento é muito conhecido dentre as crianças brasileiras. Todos colocam-se em torno de uma mesa, e uma delas vai perguntando, em voz alta: "Pombo voa?"... "Galinha voa?"... "Urubu voa?"..."Abelha voa?"... E assim sucessivamente. A cada chamada todos nós devíamos levantar o dedo e responder. Acontecia porém que de quando em quando gritavam "Cachorro voa?"... "Raposa voa?"... ou algum disparate semelhante, afim de nos surpreender. Se algum levantasse o dedo tinha de pagar uma prenda.
E meus companheiros não deixavam de piscar o olho e sorrir maliciosamente cada vez que perguntavam: "Homem voa?"... É que no mesmo instante eu erguia o meu dedo bem alto, e respondia:
" V o a . . . " com entonação de certeza absoluta, e me recusava obstinadamente a pagar prenda.

Nesse tempo, confesso que meu autor favorito era Julio Verne. A sadia imaginação deste escritor verdadeiramente grande, atuando com magia sobre as imutáveis leis da matéria, me fascinou desde a infância.
Nas suas concepções audaciosas eu via, sem nunca me embaraçar em qualquer dúvida, a mecânica e a ciência dos tempos do porvir, em que o homem, unicamente pelo seu gênio, se transformaria em um semi Deus.
Com o capitão Nemo e seus convidados explorei as profundidades do oceano, nesse precursor do submarino, o "Nautilus". Com Philéas Fogg fiz em oitenta dias a volta do mundo. Na "Ilha a Hélice" e na "Casa a Vapor", minha credulidade de menino saudou com entusiástico acolhimento o triunfo definitivo do automobilismo, que nessa ocasião não tinha ainda nome. Com Heitor Servadoc naveguei pelo espaço.
Com Robur conquistei o ar no Albatroz. Mal sabia que em menos de 10 anos depois, eu mesmo, estaria sobrevoando Paris na minha Balladeuse."

Capitulo IV – Vôo noturno

Quando menciona a “Balladeuse” Santós é interrompido por uma atendente do hotel que os pergunta com um sotaque francês, que Santós interpreta, sem a menor sombra de duvida, ser de uma parisiense e sugere: “Os senhores gostariam de sentarem-se no bar?” O desconforto e a falta de privacidade do Lobby fazem com que os dois se levantem sem titubeios e sigam a jovem funcionaria do Hotel.
No curto percurso que leva do lobby até o bar, a bela senhorita quebra por um momento a formalidade e se dirige a Santós abrindo um largo sorriso enquanto segue falando em francês:
“É um prazer enorme tê-lo conosco Senhor Dumont”
Santos devolve-lhe o sorriso com um ar de admiração e honesta surpresa, passaram-se muitos anos desde que sua fama na França e no mundo tornavam-no uma figura que dificilmente entraria em um ambiente publico sem ser reconhecido. Agora os tempos são outros, seus cabelos brancos cedem espaço a calvície e o olhar senil pouco remete ao grande herói de tempos mais gloriosos.
“O prazer é todo meu por ser atendido por tão bela senhorita, pode me chamar de Santós” – disse referindo-se a forma carinhosa que o chamavam nas ruas de Paris. “Como me reconheceu?”
A jovem abre novamente um sorriso que parece ser recorrente durante toda a conversa para responder que sua mãe morava em um pensionato e Suresnes e era grande admiradora de Santos =Dumont. Tinha diversas fotos e recortes espalhados pela casa.
Os dois sentaram-se no bar sem olharem-se um ao outro e tampouco à jovem, que se afastava. Um sorriso maroto começou a esboçar-se no rosto de ambos.
“Será que conheceu a mãe desta alma caridosa?” Pergunta Herbert com olhar malicioso. Ambos caem em gargalhada enquanto Santos tenta achar a reposta mais adequada. H G Wells começa a falar antes mesmo que Santós abra a boca para a resposta.
O Senhor iría dizer algo sobre a sua Balladeuse.
A sim, sim... continua a conversa a partir de onde pararam, foi sem duvida meu dirigível preferido, com ela fui capaz de me transformar em Robur de Julio Verne... .” Ainda pensativo com a interrupção da bela senhorita, Santos=Dumont parece achar a resposta que procurava em sua mente. “Acho que agora me lembro deste pensionato em Surensnes e suas belas habitantes.
“Conte-me mais” responde Wells muito curioso, e mais aliviado, por não ter que inquirir sobre as estranhas circunstancias que levaram Santos=Dumont a conhecer a mãe da jovem.
“Após os diversos vôos que fiz de St Cloud a torre Eiffel em 1901, resolvi voltar em 1903 ao trajeto com minha Balladeuse. Em vôo noturno passava, despretensiosamente, pela janela do quarto de banho que sempre permanecia aberta no terceiro andar. No inicio do quarteirão desengatei o motor da Balladeuse e deixei que o vento favorável me guiasse. A luz daquele quarto parecia ter mais brilho que toda a cidade, conforme a nave se deslocava no ar, a imagem do interior do quarto foi se revelando até que a forma escultural de uma jovem morena desnuda se revelou.” Neste ponto da conversa Herbert parecia ter os olhos azuis parados no ar como os de um manequim de loja, “ela percebeu sua presença?” pergunta como um adolescente que preza pela segurança do amigo atrevido.
“Não tinha como não perceber, o motor estava em marcha lenta e era bastante audível na silenciosa noite de Paris, no decorrer do meu trajeto Delphinette gentilmente cobriu seus seios com uma toalha.”
“Delphinette?” Interrompe Herbert, - “você sabia o seu nome?”
- Sim, minha popularidade no pensionato era há muito conhecida de toda Paris, certa vez a diretora de tal orfanato criou um concurso de acrósticos sobre o tema “À quoit rêvent lês jeunes filles” (Com quem sonham as moças) que foi publicado no Les tablettes du Vingtème Siècle. Oito moças daquele pensionato escreveram sobre mim.”

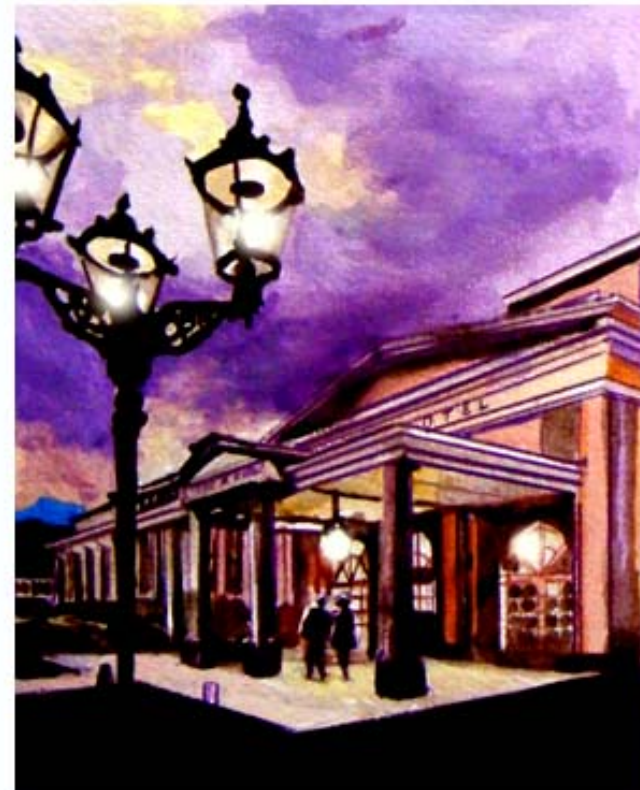
“Ela tem os mesmos olhos da mãe, jamais me esquecerei dos olhos de Delpohinette... ou seria Micheline?” Ambos se olharam com um ar de duvida e cariam na gargalhada. “Parece que padecemos do mesmo problema” protestou H. G. Wells - "I was never a great amorist” (nunca fui um bom amante – H.G.Wells fora casado com sua prima Isabel Mary Wells, a deixou em 1894 para ficar com sua aluna Amy Catherine Robbins com quem se casou em 1895, porem, sempre manteve relações extra-conjugais).
- Diga-me Santós, era seguro fazer vôos noturnos com sua Balladeuse?
- Sim, bastante seguro, com minha Balladeuse Aérienne eu já dominava bastante o manejo de dirigíveis, afinal foi o meu dirigível de numero nove, cada dia que acordava mal podia esperar para entrar em sua nacelle e decolar por sobre minha amada Paris. Certa vez, quando ainda estava descobrindo a manobrabilidade do número nove, mal conseguia dormir, a vontade de prosseguir com meus experimentos era enorme, e foi então que no dia 23 de junho de 1903 levantei-me as duas horas da madrugada, os mecânicos ainda dormiam, o número nove estava montado e pronto apenas aguardando a minha chegada.
Soltei as amarras, entrei na nacelle e sozinho pude erguer vôo, franquear o muro e transpor o rio antes que o dia clareasse.
Quando encontrava árvores, literalmente “saltava” por cima delas... Atingi a porta Dauphine e a entrada da grande avenida do Bosque de Bolonha que conduz diretamente ao Arco do Triunfo, esse lugar de encontro das elegâncias de *tout-Paris*. Então disse: Vou fazer o cabo pendente sobre a avenida do Bosque!”.
“O que é o cabo pendente?” Pergunta Herbert esperando que a resposta não seja tão longa a ponto de tirar o climax da estória.
“Cabo pendente nada mais é do que uma corda que fica pendurada a controle do navegador com o propósito de impedir a queda ou tornar a descida de um balão menos impactante. Esta corda que também e chamada de Guide-Rope é lançada do balão e ao tocar o chão, transfere parte do seu peso ao solo, facilitando em muito a descida”.

“No caso deste vôo, minha balladeuse tinha tanta manobrabilidade que ao soltar o cabo pendente, conseguia manobrá-la com a mesma habilidade e precisão de um automóvel voador”.
“Conseguia manobrar tão bem assim?” Perguntou Herbert duvidando que em 1903 alguém pudesse ter tecnologia e habilidade.
“A liberdade e segurança era tanta que teria podido fazer o cabo pendente por baixo do Arco do triunfo; não me arrojei, porém a tanto. Tomei a direita do monumento, como exigiam os regulamentos automobilísticos da época.”
Herbert retorna a encostar-se na confortável poltrona em muita gargalhada “É muito divertido saber que mesmo envolvido em tal aventura consiga ainda observar as regras de transito”.
“Sou um cosmopolita” acrescentou Santós “meus inventos bem como minha conduta trazem a mim e aos povos as praticidades da vida de vanguarda em completa harmonia com as regras sociais estabelecidas para a convivência pacifica.”
“Também não gosto da idéia de desobedecer às regras de transito” afirma de forma irônica Herbert que pede a Santos que continue sua narrativa.
“Muito bem... após contornar o Arco apresentou-se um pequeno embaraço, Da aeronave, todas as avenidas que cruzavam na Étoile se assemelham, ao consultar novamente a posição do Arco do Triunfo, encontrei a avenida que levava ao meu apartamento. Estava com fome e resolvi tomar o café da manhã em minha casa”.
“Sem duvida trata-se de um feito genial.”
“Há um ditado que ensina "o gênio é uma grande paciência"; sem pretender ser gênio, teimei em ser um grande paciente. As invenções são, sobretudo, o resultado de um trabalho teimoso, em que não deve haver lugar para o esmorecimento. Continuei com em meu trajeto, da aeronave, todas as avenidas que se cruzam a Étoile se assemelham, e só olhando para trás, para consultar o Arco do Triunfo, é que encontrei minha avenida, na esquina da rua Washington com a avenida Champs-Élysees enquanto a multidão aplaudia fui tomar um café em minha residência.

“Realmente facinante” exclama Herbert “acho que todos os homens civilizados deveriam ter uma *balladeuse aérienne* para se locomoverem nos centros urbanos”.
“Certamente” responde Santós aprovando totalmente a afirmação de Herbert “convencido de que a balladeuse era a solução ideal para a ocupada rotina urbana de Paris, procurei meu grande amigo Louis Blériot que rapidamente instalou um farol de grande potencia à proa de minha aeronave, e desta feita parti em mais vôos noturnos pelas ruas de Paris”.

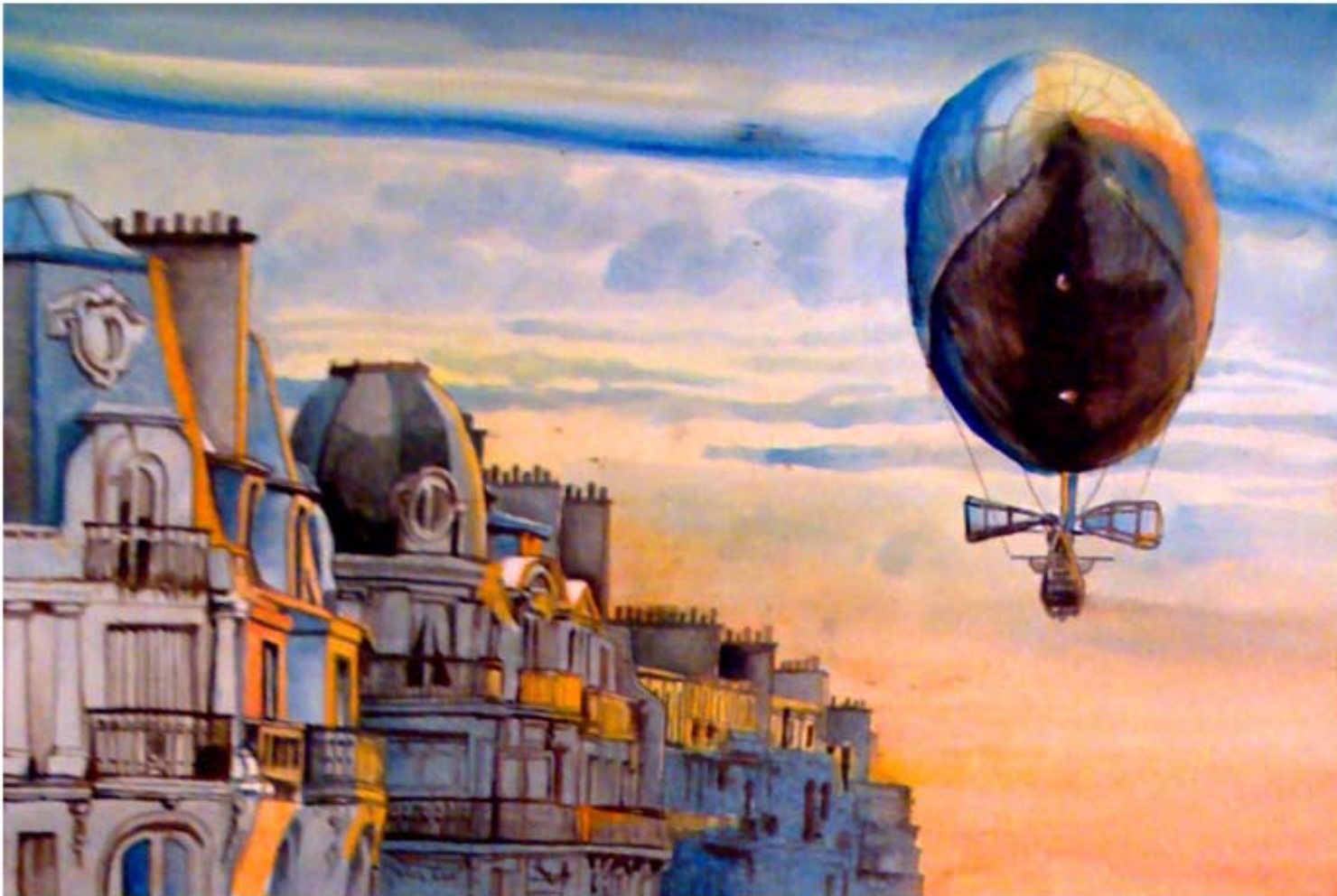
Capitulo V – Aida de Acosta - primeira dama aérea da história

Enquanto relatava seu encontro com H.G. Wells Santos=Dumont não percebeu que as horas corriam, e que ao cair da noite a temperatura se despencava nos Alpes suíços. A bela Yolanda estava tão entretida com seu interlocutor que mal percebia seu bater de dentes e o frio que penetrava em suas vestes ainda um pouco úmidas após os tombos que levou enquanto tentava dominar o Conversor Marciano.
Santos=Dumont reconhecia muito bem a fragilidade disfarçada em enorme força de caráter de Yolanda, ele a conheceu quando tinha ela ainda tinha 18 anos. Foram apresentados na casa de Dona Amália Dumont, esposa de Henrique, o irmão mais velho de Santos=Dumont.
Amália era grande amiga de Dona Guiomar, mãe de Yolanda e freqüentemente mãe e filha se hospedavam na casa dos Dumont na praia do Flamengo.
Desde o dia que conheceu Yolanda, Santos=Dumont fazia-lhe a corte explicitamente. Ambos passaram a infância em fazendas de café, eram refinados e tinham os mesmos interesses. A afinidade era muito maior do que a diferença de 30 anos que parecia ainda maior pela decreptação precoce sofrida por Dumont devido ao problema de nervos que tanto o afligia.
E agora, ali sentado de frente para ela, o mundo parecia estar parado. As recordações do tempo em que admiravam juntos a lua, que parecia ainda mais bela quando vista da praia do Flamengo, quando iam juntos a Confeitaria Colombo, entre tantas outras, tumultuavam a cabeça de Dumont. O senso de responsabilidade falou mais alto do que a vontade de estender aquele momento especial e Santos=Dumont toma a iniciativa de levá-la dali.
"Penso que estendemos muito nossa conversa, não gostaria de esquentar-se tomando um chocolate quente? Ouvi dizer que no Kulm Hotel preparam o melhor chocolate suíço".
Com um sorriso no rosto Santos levanta a jovem Yolanda pelo braço, vestem suas roupas mais quentes e ambos dirigem-se ao hotel acompanhados de um carregador contratado pelo marido de Yolanda.

Quando este chegou mais perto, Santos=Dumont não pode evitar o olhar de descontentamento percebido tanto pelo pobre carregador como também por Yolanda, que esboçou um sorriso.
Ao se aproximarem do hotel, um som muito característico no final dos anos 20 começava a se definir, era Jazz.
Satnos=Dumont não suportava lugares cheios e Jazz e ainda um pouco perturbado pela presença do carregador, tem sua gota d'água e explode:
"Hora essa agora! Quando tudo parecia estar perfeito uma dupla se transforma em trio, e a agitação do Jazz resolve roubar meu resto de paz. Os maridos eu ainda posso suportar, mas o barulho do jazz é intolerável."
Mesmo por traz de seu senso de humor, Yolanda sabia que aquilo poderia ser prejudicial ao estado de saúde do aviador.
"Eu tenho um plano" falou Yolanda em voz baixa com uma expressão que já era familiar a Dumont. Ele sabia que ela iria aprontar algo.

Ao entrarem no hotel Yolanda dirige-se ao carregador dando-lhe ordens com autoridade e confiança que tanto a caracterizaram como a grande dama das artes.
“Por favor, leve o equipamento de esqui até o concierge e peça-o que guarde com muito carinho, se algo acontecer ao Marciano não sei do que o Sr. Alberto poderia fazer contigo”.
Tão logo o carregador se afasta o casal foge pelas ruas cobertas de neve até um pequeno café ali próximo.
Chegam esbaforidos ao café intercalando risadas a suspiros de cansaço após terem corrido naquele começo de noite gelada.
“Acabo de perceber que de todos os meus inventos o Conversor Marciano é de longe o que mais gosto. Somente hoje por duas vezes serviu-me muito mais do que um simples instrumento para subir montanhas nevadas.”
Ambos riram mais um pouco enquanto se acomodavam em uma confortável mesa ao lado da lareira.
“Como pode ser tão cínico Santó, sei muito bem do uso que fez da Balladeuse para conquistar Ainda de Acosta.” Disse Yolanda retomando a conversa interrompida nos Alpes.
“Ah Aida” expressou Dumont com um cínico olhar para o infinito.
“Como pode ter uma reação tão apaixonada na minha frente? Não percebe que isso pode ferir meus sentimentos?” esbraveja Yollanda esbofeteando o braço de Santós ainda com sorriso no rosto. “tudo bem, estou curiosa conte-me tudo sobre ela.”

“Aida de Acosta era uma jovem americana filha de Ricardo de Acosta empresário de origem cubana que atuava no ramo da construção de navios a vapor e de Micaela Hernandez de Alba y de Alba da aristocrática família espanhola de Toledo da Casa de Alba. Foi a Paris com um grupo de amigos para aproveitar as férias da Universidade. A conheci em meu angar em Neuilly- Saint James, estava eu e meu fiel mecânico Chapin fazendo reparos no motor do meu numero nove quando percebo a presença de uma bela figura que nos observava na lida com o engenho. Dirigi-me a ela em francês solicitando que se sentasse, pois iria demorar um pouco até que saísse em vôo. E então com um belo sorriso respondeu em francês com sotaque mui característico de americanos “Não falo francês Monsieur Dumont”. Então um coral de americanos que a rodeava caiu em gargalhadas.”
“Que imatura” protesta Yolanda “fora ao seu hangar com um grupo de amigos a zombar de ti?”
“Não, não” explica Dumont “eram seus amigos que já a algumas vezes estiveram presentes em outras demonstrações com o numero nove. Mas de fato, Ainda tinha todo o direito de ser imatura, pois era uma jovem estudante de 19 anos. Fato é que, ela se tornou a musa do hangar, toda vez que chegava os funcionários do hangar, bem como aqueles que lá se reuniam a fim de ver meus vôos a anunciavam: “La belle de Neuilly est arrivée” . Levantei-me e formalmente me apresentei a donzela, desta vez em inglês. La mesmo manifestou seu ardente desejo de voar sozinha na minha Balladeuse e dirigir livremente.”
No mesmo instante Yolanda interrompe, desta vez já sem o sorriso no rosto “Não entendo porque ela, já havia prometido este vôo solo a outras personalidades, Alice Roosevelt, filha do presidente americano e também à então popular diva da opera Jeanne Garnier. Porque dar tal privilegio a sua “Belle de Neuilly”?”

Santos não consegue evitar o sorriso que esboça levemente
“Não sabia que isto a incomodava”.
“Não é exatamente algo que me incomoda, no entanto sei que tal privilegio envolve circunstancias particulares.”
Desta vez Santos ri com vontade “sabes muito bem que se as circunstancias permitissem você seria a pessoa escolhida.”
“De fato” argumenta Yolanda ”na época tinha apenas alguns meses de idade.”
“Onde parei?” pergunta Santos com certa ironia.
“Ficou de responder-me porque levou Aida enquanto se referira sobre seus “ardentes” desejos.”
Desta vez ambos recobram o clima descontraído que havia se perdido com o pequeno mal-estar causado pelo ciúme de Yolanda.
“O que de fato me levou a optar por ela foi a efeito seu desprendimento e seu impetuoso desejo por aventura. Era fácil identificar em Aida que tinha o espírito de aventura conciliada a seriedade necessária para levar a cabo tal empreitada. Marquei com ela suas primeiras instruções de vôo no dia seguinte, não tínhamos tempo a perder, brevemente Aida deveria voltar a América para retomar seus estudos. Comprovando minha teoria sobre sua responsabilidade Aida antecipou sua chagada a Neuilly em meia hora para suas primeiras lições. Após as instruções teóricas, que nos tomou parte da manhã resolvi sair com ela para instruções praticas.”
“Se bem me lembro, o cesto de vime da Balladeuse não tem espaço suficiente para duas pessoas.” Observa perspicazmente Yolanda.
“De fato era bem apertado, por diversas vezes voei pelo lado de fora, no entanto, algumas vezes tinha que adentrar ao cesto para ter a agilidade necessária de manuseio da aeronave. Alguns cuidados básicos foram tomados para a instrução em vôo, antes mesmo de decolarmos decidimos mutuamente que seria muito melhor se tirássemos nossos chapéus e também pedi a ela que retirasse os brincos e broches que poderiam nos atrapalhar em tão limitado espaço.

Mandei tirar o numero nove da garagem, pesar e equilibrar cuidadosamente, também dei instruções claras para que colocassem uma quantidade adicional de hidrogênio compensando espaço na câmara de ar central e ou aumentando a pressão no invólucro, a pequena aeronave estava projetada para meus 50 quilos e teria que agüentar os 65 quilos adicionais de Mademoiselle Acosta. Saímos de Neuilly por volta do meio-dia. Ao contrario daquele típico mês de junho, o vento não estava soprando em rajadas. Voamos até o La Cascade próximo a Longchamps e também ao hangar onde almoçamos e de la voltamos à garagem."
"E como se comportou Madmoiselle Acosta em sua primeira lição?" pergunta Yolanda.
"Aida era uma "fast learner" como costumava dizer de si mesma e ainda tinha tempo de apreciar o belo panorama parisiense"
O simples fato de consentir com a condição de que a pretendente tomasse primeiramente algumas lições para a manobra do motor e da maquinaria, demonstra de maneira eloqüente, suponho, a minha confiança no numero nove.
Dei-lhe mais duas lições, e então no dia 28 de julho me chega a garagem Aída acompanhada de seus amigos americanos. Sorridente como sempre e me convida para um Jogo de Pólo que seria a disputa entre o time americano contra o time inglês. Devo confessar que até aquele ponto tinha prazer em fazer vôos acompanhado da mais bela donzela que já havia aparecido na garagem de Neuilly, no entanto não tinha intenção de deixar que voasse sozinha na minha preciosa aeronave, talvez ela tenha percebido meu plano e para se assegurar que cumpriria minha promessa de deixá-la fazer o vôo solo usou de uma tática que somente uma mulher muito atraente, consciente do seu poder de conquistar qualquer homem, poderia ter usado.

Apresentou um jovem americano que se encontrava no grupo de amigos dela dizendo que ele era a principal promessa no time americano, o jogo seria realizado a menos de 800 metros de minha garagem, em Bagatelle. Dizia isso abraçando o rapaz enquanto olhava sedutoramente para mim. Naquele momento entrei em completo desequilíbrio, meu corpo tremia e a perspectiva de que alguém pudesse tirar o prazer dos nossos encontros no hangar e de nossas aulas de vôo sobre os céus de Paris me fizeram sentir a pior das emoções.”

“Tomava-se de ciúmes daquele jovem jogador de pólo senhor Alberto?” perguntou Yolanda com um tom de perturbador deboche.
“De fato, aquela atitude fez com que revisasse todos os meus planos para com a garota. Na manhã do dia 29 de julho de 1903 Aída chegou bem cedo ao hangar trajando um echarpe branco e preto, usando chapéu e todos os acessórios que achamos inconveniente durante as aulas, sem duvida estava vestida para impressionar quem quer que a visse.

O que aconteceu a seguir viria a se tornar as série de acontecimentos que se tronou memorável na história da aerostação navegável, minha jovem aeronauta, elevando-se dos terrenos da minha estação, no menor dos dirigíveis possíveis, gritou Lache tous". De Neuilly-Saint-James, ela fez o guide rope para Bagatelle, convenientemente próximo ao incomodo jogo de Pólo. Iludido que estava de que a experiência de vôo causaria a bela muito mais emoção do que assistir ao belo rapaz jogando Pólo demos seqüência ao nosso plano. Sentia que estava colocando tudo o que já havia conquistado até aquele ponto em grande risco, poderia ser responsável pela morte ou dolo da moça, bem como, pela perda de meu melhor dirigível somente para ganhar numa disputa de quem a impressionaria mais, eu com minha maquina voadora ou o jogador de Pólo que mal posso lembrar do nome montado em seu belo cavalo."

"É difícil crer Alberto, que até você tão cordial e cavalheiro não difere muito de outro homem no que diz respeito ao trato com as mulheres. Quanto mais conheço os homens, mais me asseguro que todos são iguais em comportamento" observa Yolanda.
Ambos riram e então Santos=Dumont retoma o relato.
Ö numero nove se elevava do solo, o cabo, arrastando pelo chão uma dezena de metros, deu-lhe altitude e equilíbrio que não variaram. Não pretendo dizer que não havia ninguém acompanhando o curso do guide rope, mas é certo que ninguém tocou nele até o momento em que, seu percurso terminando em Bagatelle, a intrépda jovem "navegadora" retornou seus pés ao solo."
"Como fez para acompanhar a "sua jovem" em seu percurso?"pergunta Yolanda de forma maliciosa.
"Segui-a de bicicleta. Minha principal recompensa aconteceu quando chegou ao campo de Bagatelle. O jogo logo foi interrompido quando o barulho do motor do meu numero nove denunciava o pouso da aeronave próximo ao local em que jogavam. Todos olhavam boque abertos a aeronave e então cheguei de bicicleta. Um dos jogadores olhou perplexo para mim e perguntou – Se estas aqui quem dirige o Balladeuse? – Sem precisar que desse a resposta, a aeronave se aproxima revelando a bela figura da mais bela dama se aproximando. Conduzia o numero nove com uma confiança e destreza de causar inveja a mim mesmo Por um instante tive medo que o barulho do motor a explosão assustasse os cavalos e algum acidente pudesse ocorrer. Foi um pouco embaraçoso que ao aterrissar próximo ao jogo de Pólo, Aída, desta vez, teve grande dificuldade para sair do cesto de vime. Seis homens, ente eles o belo americano, a ajudaram a sair virando a barquinha de lado enquanto eu a retirava do cesto. Deu me um forte abraço e beijou minha bochecha encostando seus lábios nos meus, de forma atrapalhada por estar tomada pelas grandes emoções causadas pelo vôo. Ambos nos enrubescemos, até que ela quebra o gelo e faz algumas perguntas práticas no que diz respeito a manobrabilidade da Balladeuse.

Respondi suas perguntas e então, confiantemente ela retorna a cestinha, e sem mesmo pedir minha permissão, com a ajuda de meus mecânicos retoma vôo, desta vez de volta a garagem, em vôo que durou cerca de meia hora.”
“Apos tal experiência, duvido muito que Aída não ficasse apaixonada por você, como pode ter tanta confiança?”
Yolanda parece um pouco desolada por perceber que Santós talvez confiasse e prestigiasse mais Aida do que ela mesma.
“De fato, a partir daquele momento ficamos muito envolvidos um com o outro, no entanto tivemos uma serie de problemas com sua família. Apos o vôo, era inevitável que a imprensa da época ficasse calada, jornais do mundo todo relataram o feito por mais que tentasse deixar nosso romance longe dos holofotes e da imprensa. Como conseqüência, em pouco tempo seu pai chegou a Paris para resgatar a filha.” “Como aconteceu isso?”pergunta Yolanda.
“No primeiro dia do mês de agosto, o mês de numero oito, numero este que já me mostrou não trazer muita sorte fui a Maison Cartier, pois havia pedido ao meu grande amigo Louis Cartier para confeccionar uma jóia de alto valor, cravejada de rubis com os dizeres “à Belle de Neuilly” que pretendia dar de presente a minha amada. Ao regressar a meu apartamento fui avisado pelo zelador, que parecia estar muito agitado, que a bela Aída havia deixado adentrar seu pai que viera da America e parecia estar muito nervoso.

Antes mesmo de chegar em meu apartamento ouvia os gritos do corredor. Abri a porta e energicamente perguntei o que estava acontecendo.
O Sr. Ricardo, pai de Aida, consciente da indelicadeza que cometera ao entrar em meu apartamento, mais ainda bastante perturbado com o nosso relacionamento, passou a se comportar de forma mais reticente, abaixou o tom de voz e sem ao menos se apresentar disse:
-Como teve coragem Sr. Dumont de expor minha filha a tamanho risco? Coragem de expor minha filha aos maldosos comentários da imprensa? Saiba que ela mal saiu da puberdade. Não aprovo sua estadia em seu apartamento. Não aprovo seu relacionamento. Digo ainda Senhor Dumont, que só existem duas razoes para que uma mulher honrada apareça nas paginas dos jornais; ou para anuncio de seu casamento ou para seu obituário.
-Tomou fortemente Aida pelo braço e saiu com ela muda, sem ao menos dirigir um olhar para mim.

Não tive coragem de tirar a bela jóia do bolso quando foram embora, pendurei o meu paletó, dirigi me ao meu estúdio e passei algumas horas em pranto admirando uma pequena maquete do meu número nove. Me remoia enquanto imaginava nossos vôos no apertado cesto de vime sobre os céus de Paris."
"É muito triste que tenha acabado desta forma" comenta Yolanda enquanto segura as mãos de Santós por debaixo da mesa "sinto muito por você."
"Não sinta" retrucou Santós "nos voltamos a nos ver em outra ocasião e nossa paixão nunca havia sido tão ardente. No seu ultimo dia antes de voltar para a America, sabíamos que nunca mais iríamos nos ver novamente. Ela chegou em meu apartamento pela manhã passamos o dia inteiro juntos, e momentos antes de ela sair de forma sorrateira me deixou um presente, uma bela foto autografada que não tardei a emoldurar e expor sobre minha escrivaninha. Quando estávamos na porta em momentos finais de nossa despedida, veio em minha memória como um raio a lembrança da bela jóia que encomendei: - Espere um pouco, já ia me esquecendo, tenho algo para você. Antes mesmo que ela tivesse tempo de começar a falar sobre o avançado horário corri, retirei o pacote do bolso do paletó que estava pendurado e entreguei a ela.
Ela abriu, nos abraçamos no abraço que somente os amantes em despedida eterna sabem entender e entre lagrimas fizemos nossas ultimas juras de amor. Aquela foi a ultima vez que a vi, lembro-me em detalhes de seu rosto, de seu cheiro, do toque em sua pele. Nem mesmo a foto que repousa sobre minha escrivaninha é mais viva do que as recordações que tenho de Aida."
Ainda de mãos dadas com Yolanda ambos derramam lagrimas enquanto olham um para o outro. O consolo encontrado no olhar de Yolanda fazia com que Santos=Dumont visse pela primeira vez a beleza num assunto que outrora, gerou tanta desilusão e sofrimento ao Pai da Aviação.
Foi então que adentrou naquele pequeno café em St Morritz o carregador contratado pelo marido de Yolanda, procurando pelo casal, com um ar de preocupação que causava pena. Yolanda levantou-se e ironicamente perguntou ao pobre homem.

"Por onde andou? Saiba que se não tivéssemos achado este Café teríamos congelado até a morte."
"Sinto muito madame" disse o funcionário bastante consciente de que havia sido enganado por Yolanda, porem bastante consciente também de que se Jaime Telles soubesse que havia perdido Yolanda de vista não receberia o pagamento por aquele serviço.

Lá mesmo, com o agora mais atento carregador, Santós, ainda com lagrimas nos olhos se despede de Yolanda.
"Não estou muito longe de meu hotel, devo deixá-la que vá" beija gentilmente as mão de Yolanda, acena com a cabeça ao jovem carregador, que ainda perplexo responde com outro aceno e se retira.
"Espere!"grita Yolanda enquanto corre em direção a Santós "quando nos veremos de novo?"pergunta aflitamente.
"Devo fazer uma viagem de negócios a Biarritz e a Paris no próximo dia 3 de abril, sei que estará com Jaime na Europa nesta temporada, seria um grande prazer se me encontrassem."
"Sim Sr. Alberto" responde Yolanda simulando uma amizade mais sóbria ao nem tão inocente carregador "certamente nos encontraremos em Paris."
Bastante perturbado pelas lembranças que teve, Santós entra numa carruagem de passeios turísticos que já havia localizado no momento que saiu do café e da instruções do hotel que estava ao cocheiro. No percurso sua tormenta de emoções faz com que seu estado de saúde, que já era bastante debilitado se comprometesse ainda mais. Supersticioso do jeito que era, Santos associa o numero oito da data que tornaria a encontrar Yolanda em Paris, dia 03 de abril de 1928, à maldição daquele numero, sabia que poderia comprometer novamente um relacionamento tão belo que já havia tido com Yolanda em função com o numero que o perseguia.
Santós respira fundo por algumas vezes, se recupera o suficiente para chegar ao seu quarto, ingere de forma decidida algumas pílulas e calmantes, e cai no sono.

Capitulo VI - Começo da vida de Inventor

Nos meses que se passaram desde que estivera com Yolanda em Saint Morritz, Santos passou por Petrópolis em sua casa especialmente concebida para abrigar uma só pessoa e também por Cabangú, casa aonde nasceu. Quando chegou na Europa visitou sua cunhada em Paris e rapidamente se dirigiu para Biarritz. Santós tinha uma sociedade com o seu também amigo marques de Soriano - Ricardo Soriano Sholtz von Hermensdorff também chamado de Marques de Ivanrey proprietário da Empresa Automobilística Soriano Pedroso, que desde 1919 fabricava automóveis, motores e até mesmo hidraviões. Santos desenvolvera com o Marques de Soriano um motor especial que funcionava alimentado por petróleo pesado, de baixo consumo, e que eliminava consideravelmente o risco de incendiar-se. O motor foi Lançado comercialmente com o nome de “Dumont-Soriano”.

Santós pretendia passar alguns meses no litoral Francês, então, resolveu alugar um apartamento de propriedade de seu amigo e sócio com bela localização, frente ao maravilhoso mar de divisa entre a Espanha e a França.
Apos rápida passagem pelo apartamento Santos dirigiu-se para a empresa do amigo. Encontrou-o testando um carro esportivo modelo Coche que aparentava ser novo a despeito de seus oito anos de idade.
De forma bastante reservada Santós demonstra felicidade ao encontrar o amigo com um forte aperto de mãos e sorriso no rosto.
“Que bom te ver meu amigo, espero que tenha feito boa viagem e que tenha apreciado os arranjos que fiz no apartamento para Recber-te”diz o Marquez de Soriano também com um largo sorriso.
“Não tenho como não gostar daqui, passei ótimos momentos neste litoral, foi em Deauville que tive a inspiração para criar as asas do 14 Bis. Tenho boas recordações daqui. Vejo que também mata a saudade de seu modelo clássico” comenta Santos referindo-se ao Coche 1920.”
“De fato, oito anos se passaram e esta pequena jóia da engenharia ainda me impressiona. Tudo neste carro parece ser o elegantemente necessário para o prazer de dirigir. Não é um auto de luxo mas é confortável, o seu motor aparente enche de prazer os ávidos por emoção, e o que dizer do ronco deste motor. Até o cheiro de petróleo parece ser diferente quando queimado por este carro.”
“Conheço bem o sentimento, você conseguiu resumir muito bem o sentimento que tinha pelo meu dirigível numero 9, aquela talvez tenha sido a minha melhor aeronave.”
“vamos entrando Alberto, temos muito o que conversar .

“Sabe Alberto...” afirma Soriano “o ano de 1920 me trouxe coisas boas e outras não tão boas assim”.
“Deve estar referindo-se ao Coche 1920 que estávamos apreciando lá fora?” pergunta Santós tentando perplexamente entender a vaga afirmação do amigo espanhol. “sim” responde prontamente Soriano “o Coche foi sem duvida um bom acontecimento, no entanto foi também no ano de 1920 que me separei de Maria... Biarritz não é mais a mesma, já se passaram oito anos e ainda assim sinto sua falta.”
“Vejo que o numero 8 não persegue só a mim” afirma Santos causando desta vez perplexidade em Soriano “A oito anos não está mais ao lado de sua amada, a oito anos também construíste aquela maravilha estacionada lá fora, no dia 08 de agosto (mês oito) sofri um terrível acidente no Hotel Trocaderó, outros tantos oitos assombraram terrivelmente minha vida...”
Soriano interrompe bruscamente Santós enquanto gentilmente segura seu braço com a mão esquerda e com a direita, aponta para uma poltrona confortável um pouco mais afastada de sua mesa de trabalho.
“Vamos, sente-se Alberto, deve estar cansado. Sei o quão cansativa é esta viagem de Paris a Biarritz.”
Soriano acompanhava atentamente as noticias sobre as constantes internações de Santos, era bastante consciente de seu estado nervoso e temendo que o assunto do numero oito pudesse desencadear mais aborrecimento inicia um outro muito mais prazeroso “percebi em seu olhar que estava encantado ao ver o motor do Coche” indaga Soriano “percebo que as maquinas a explosão te deixam em estado de êxtase”.
“De fato” segue Santós “Fiz o que fiz no campo da aeronáutica depois de me apaixonar por um motor a petróleo”. Soriano ri de tal afirmação enquanto Santós continua sua narrativa com um certo sorriso nos lábios “é verdade, o motor a petróleo me abriu perspectivas, tornou viável meus sonhos. Lembro-me como se fosse ontem.

Em 1891, decidiu a minha família fazer uma viagem a Paris. A perspectiva causou-me dupla satisfação. Paris é, como se diz, o lugar para onde emigra a alma dos bons Americanos quando morrem.” risadas “Para mim, de acordo com a convicção adquirida em leituras, a França, terra dos avoengos de meu pai, que fizera seu curso de engenheiro na Escola Central, representava a própria grandeza e o progresso.
Na França é que fora lançado o primeiro balão cheio com hidrogênio, que voara a primeira aeronave com sua maquina a vapor, seu propulsor de hélice e seu leme. Naturalmente eu acreditava que a questão havia avançado consideravelmente desde a data em que, em 1852, Henri Giffard, com uma coragem tão grande quanto a sua ciência, havia demonstrado de maneira magistral a possibilidade de dirigir um balão munido com um motor a vapor. No entanto, sabia que os motores a vapor são engenhocas desengonçadas e pesadas, e que o futuro da navegação aérea definitivamente não estava nas maquinas a vapor.
Ninguém havia, depois de Giffard, prosseguido experiências com balões alongados, propelidos por motor térmico. O ensaio de balões similares, a motor elétrico, tentado pelos irmãos Tissandier em 1883, havia sido retomado por dois construtores no ano seguinte, mas fora devidamente abandonado em 1885 pois carecia de potencia, as baterias eram enormes e pesadas, e não proporcionavam autonomia. Desde anos, não se via nos ares um só balão em forma de charuto. Sabia que a resposta para a dirigibilidade dos balões estava próxima, mas de uma estranha forma sabia também que esta equação carecia de um algarismo X. Este algarismo se apresentou a mim, e devo confessar que foi amor a primeira vista, no Palácio das Industrias da grande Exposição Universal de Paris. Em visita que fiz acompanhado de meu pai percorríamos os vários corredores apinhados de inventos.

Meu pai fornecia a cada vislumbre de maquinas criadas por cérebros inventivos explicações e comentários técnicos. Até que chegamos a um pequeno e elegante dispositivo que movimentava rodas metálicas movido por explosão de petróleo. Aquele momento mágico deu-me a certeza de que a resposta a dirigibilidade dos balões estaria doravante em minhas mãos, mal pude perceber meu pai que continuou a andar e falar, enquanto eu parei boquiaberto frente a meu mais novo sonho ".
"Fascinante Alberto!" exclamou Soriano entusiasmado ao perceber a paixão do Pai da Aviação pelos motores e mais surpreso ainda em ver seu tímido amigo, de poucas falas abrindo seu coração. Este era um momento único, Santós estava prestes a contar uma das mais fabulosas empreitadas humanas, relatadas ali, por seu brilhante protagonista. "sei que existe uma distancia muito grande entre o saber fazer e o fazer de fato. Conte-me Alberto, como que a partir deste insight conseguiu criar suas incríveis maquinas voadoras?"
"O inventor, como a natureza de Lineu", responde Santós "não faz saltos: progride de manso, evolui. Comecei por fazer-me bom piloto de balão livre e só depois ataquei o problema da dirigibilidade. Fiz-me bom aeronauta no manejo dos meus dirigíveis, durante muitos anos estudei a fundo o motor a petróleo e só quando verifiquei que seu estado de perfeição era bastante para fazer voar, ataquei o problema do mais pesado que o ar."

"Qual foi seu próximo passo?"
"Meu primeiro passo, foi o de experimentar a sensação de vôo, já havia presenciado em São Paulo uma apresentação do jovem Stanley Spencer, que também me deixara boquiaberto. Ele se elevara num Montgolfier e ao atingir determinada altura se desprendia do balão e caia de pára-quedas.
No mesmo ano que havia tido meu primeiro encontro com o motor a petróleo Consultei no anuário Didot Bottin da cidade de Paris, e dele tirei o endereço de um aeronauta profissional, ao qual fui comunicar os meus planos.
— O senhor quer subir em balão? perguntou-me o homem em tom grave. Hum! Huml... Acha que terá coragem? Isso não é nenhuma brincadeira, e o senhor me parece muito jovem.
Garanti a firmeza de minha resolução e de minha coragem. Pouco a pouco meus argumentos o abalariam, tanto que, por fim, concordou em me proporcionar uma curta ascensão de duas horas, no máximo, numa tarde que estivesse bem calma.
— Minha remuneração, acrescentou ele, será de 1.200 francos. Além disto o senhor assinará um contrato declarando que se responsabiliza por qualquer acidente na sua pessoa e na minha, em benefício de terceiros, bem como por qualquer dano que suceder ao balão e seus acessórios. O senhor ficará também com o encargo de pagar nossas passagens de volta e o transporte do balão com sua barquinha na estrada de ferro, do lugar em que aterrarmos até Paris.
Pus-me a refletir. Esse aeronauta, uma vez derrubara a chaminé de uma usina, e de outra cairá sobre a casa de um lavrador; o baldo incendiara e ao contacto das fagulhas que saiam da chaminé e a casa ardera também.
As perspectivas eram sombrias. Para um rapaz de dezoito anos, 1.200 francos era uma grande quantia. Como justificar-me de tal despesa perante os meus? E fiz o raciocínio seguinte:
— Si arriscar 1.200 francos pelo prazer de uma tarde, posso gostar, ou não gostar. No primeiro caso, empregarei o meu dinheiro em pura perda; no segundo, ficarei com vontade de repetir o divertimento, e não disporei de meios.

O dilema mostrou-me o caminho a seguir. Renunciei, não sem mágoa, á aerostacão, e fui buscar consolo no automobilismo.
Os automóveis eram ainda raros em Paris em 1891. Tive de ir à usina de Valentigney para comprar minha primeira máquina, uma Peugeot de rodas altas, de três e meio cavalos de força.
Era uma curiosidade. Nesse tempo não existia ainda nem licença de automóvel nem exame de motorista.

Quando alguém dirigia a nova invenção pelas ruas da capital era por sua própria conta e risco. E tal era o interesse popular que eu não podia parar em certas praças, como a da Opera, com receio de juntar a multidão e interromper o transito, creio ter sido o primeiro motorista a tomar uma multa de transito na historia do automobilismo.”
“De fato, sei também que foi o primeiro a possuir e trafegar com um automóvel na América Latina” afirma Soriano demonstrando seu vasto conhecimento sobre a historia do automobilismo.
“Sim”replica Santos “não tenho duvidas disso. De então em diante tornei-me adepto fervoroso do automóvel. Entretive-me a estudar os seus diversos órgãos e a ação de cada um.
Aprendi a tratar e concertar a máquina. E quando ao fim de sete meses, minha família voltou ao Brasil, levei comigo a minha Peugeot.

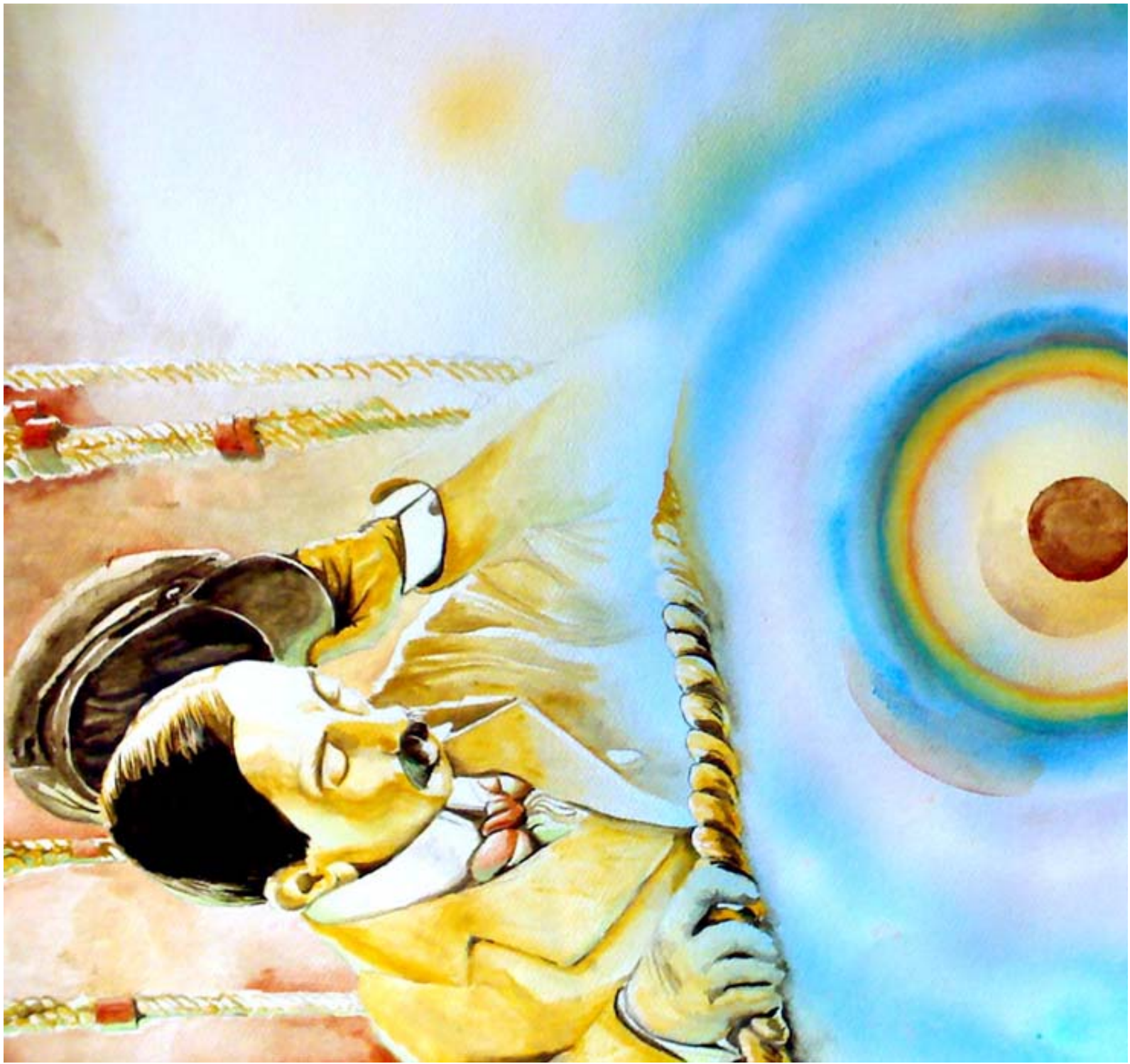
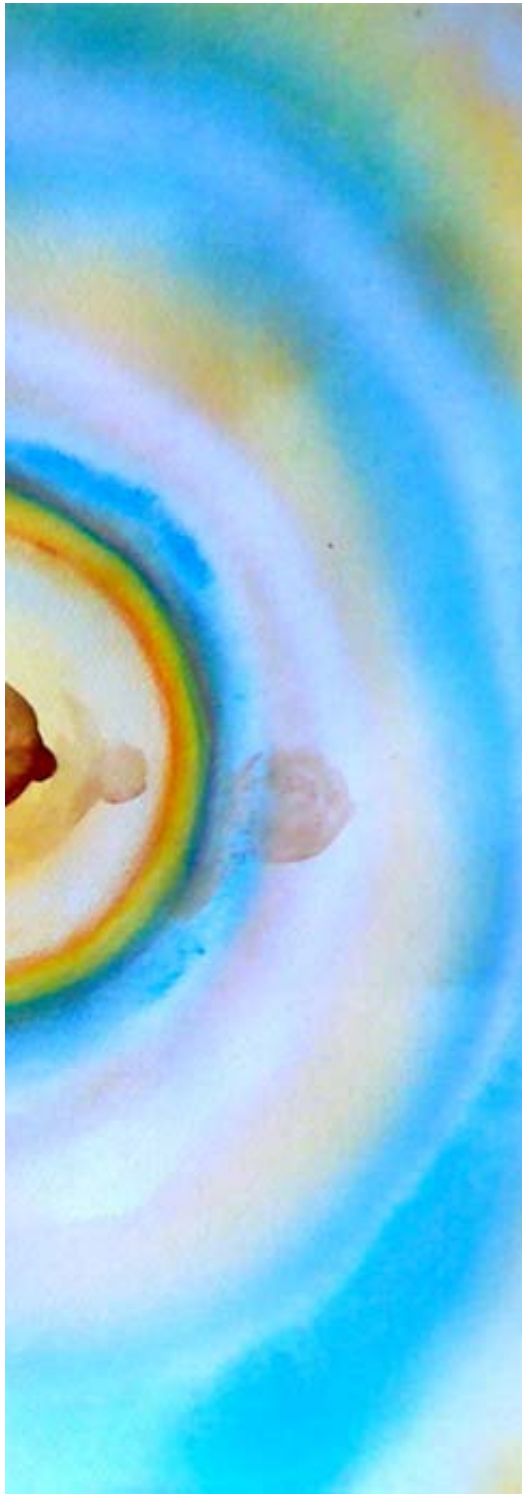
Volvi a Paris em 1892. Sempre obsedado pelos meus sonhos de balão, fui procurar outros aeronautas profissionais. Como o primeiro, todos me pediam somas extravagantes pela mais insignificante ascensão.
As atitudes eram sempre as mesmas.
Faziam da aerostação um perigo e uma dificuldade, exagerando, a seu bel prazer, os riscos de pessoas e bens. Ainda, não obstante os altos preços que pediam, não mostravam interesse em que eu lhes aceitasse as propostas. Evidentemente, estavam decididos a guardar a aerostação só para eles, como um segredo de Estado.
E a conseqüência foi que me limitei a comprar um novo automóvel.
Depois dessa época as cousas mudaram consideravelmente, graças á fundação do Aéro Club de Paris. Nascia então a voga dos triciclos automóveis. E comprei um, que jamais sofreu o menor acidente. Meu entusiasmo foi tão grande que institui em Paris, pela primeira vez, corridas de moto triciclos.

Aluguei por uma tarde o velódromo do Parc dos Princes e organizei uma corrida com prêmios oferecidos por mim. As pessoas "de bom senso" prognosticaram um desastre. Eram de parecer que, em uma pista de bicicletas, em virtude da rapidez das curvas, os triciclos tombariam e se quebrariam. Si não sucedesse isto, a inclinação do solo forçaria a parada do carburador ou atrapalharia o seu funcionamento, o que, do mesmo modo, redundaria na queda dos veículos. Os diretores do Velódromo, ainda que aceitando meu dinheiro, recusavam conceder-me a pista numa tarde de domingo. Temiam um fiasco. O sucesso retumbante da corrida desapontou-os.
Quando novamente voltei ao Brasil, lastimei amargamente não ter perseverado no meu projeto de ascensão. Longe de todas as possibilidades, as excessivas pretensões dos aeronautas pareciam-me de pequena monta.
Finalmente, certo dia, em 1897, em uma livraria do Rio, fazendo sortimento de livros, pois tinha em vista uma próxima terceira viagem a Paris, dei com uma obra de Lachambre e Machuron, que acabava de aparecer: "Andrée — Au pôle Nord en Ballon”.

Consagrei os lazeres da travessia á leitura desse livro, que foi para mim uma revelação. Acabei decorando-o como se fora um manual escolar. Detalhes de construção e preços abriram-me os olhos. Enfim, eu chegava a ver claro! O enorme balão de Andrée — do qual a capa trazia uma reprodução fotográfica, mostrando os flancos e o ápice escalados, como uma montanha, pelos operários encarregados de enverniza-lo — esse enorme balão, dizia eu, não havia custado, construção e equipamento inclusive, senão 40.000 francos. Chegando a Paris, decidi-me a deixar de lado os aeronautas profissionais e dirigir-me aos construtores. Meu empenho particular era conhecer o sr. Lachambre, que havia construido o balão de Andrée, e seu associado o sr. Machuron, autor do livro.
Dirigi-me a oficina dos construtores ba Rue Favorites em Vaugirard, espantou-me a quantidade e a variedade de bonecos infláveis, ora flutuando com gases mais leves que o ar, ora bizarramente acomodados murchos nos cantos.
Digo com toda a sinceridade que encontrei neles o acolhimento que desejava. Quando perguntei ao sr. Lachambre o preço de um ligeiro passeio em balão, fiquei tão surpreso com a resposta que lhe pedi que me repetisse:
— Uma ascensão de três ou quatro horas, com todas as despesas pagas, incluindo o transporte de volta do balão em caminho de ferro, custar-lhe-á 250 francos.

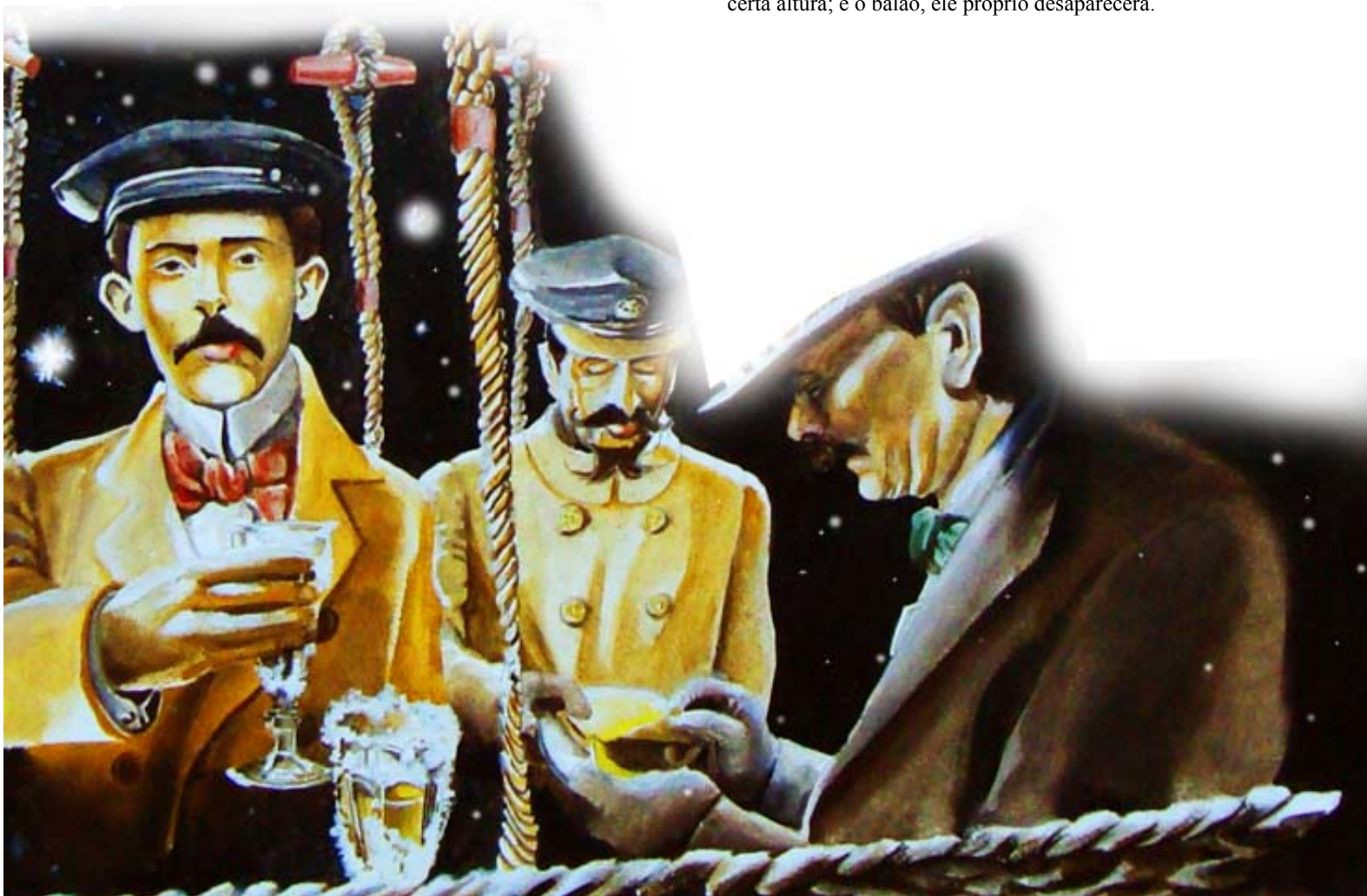
— E as avarias? arrisquei eu.
— Mas, retrucou o meu interlocutor, rindo, nós não vamos ocasionar avarias.
Fechei imediatamente o negocio. E combinamos tudo para a manhã do outro dia.
Guardo uma recordação indelével das deliciosas sensações de minha primeira tentativa aérea.
Cheguei cedo ao parque de aerostação de Vaugirard, afim de não perder nenhum dos preparativos. O balão, de uma capacidade de 750 metros cúbicos, jazia estendido sobre a grama. A uma ordem do ar. Lachambre, os homens começaram a enche-lo de gás. E em pouco a massa informe começou a se transformar numa vasta esfera.
Às 11 horas tudo estava terminado. Uma brisa fresca acariciava a barquinha, que se balançava suavemente sob o balão. A um dos cantos dela, com um saco de lastro na mão, eu aguardava com impaciência o momento da partida. Do outro, o sr. Machuron gritou:
— Larguem tudo!

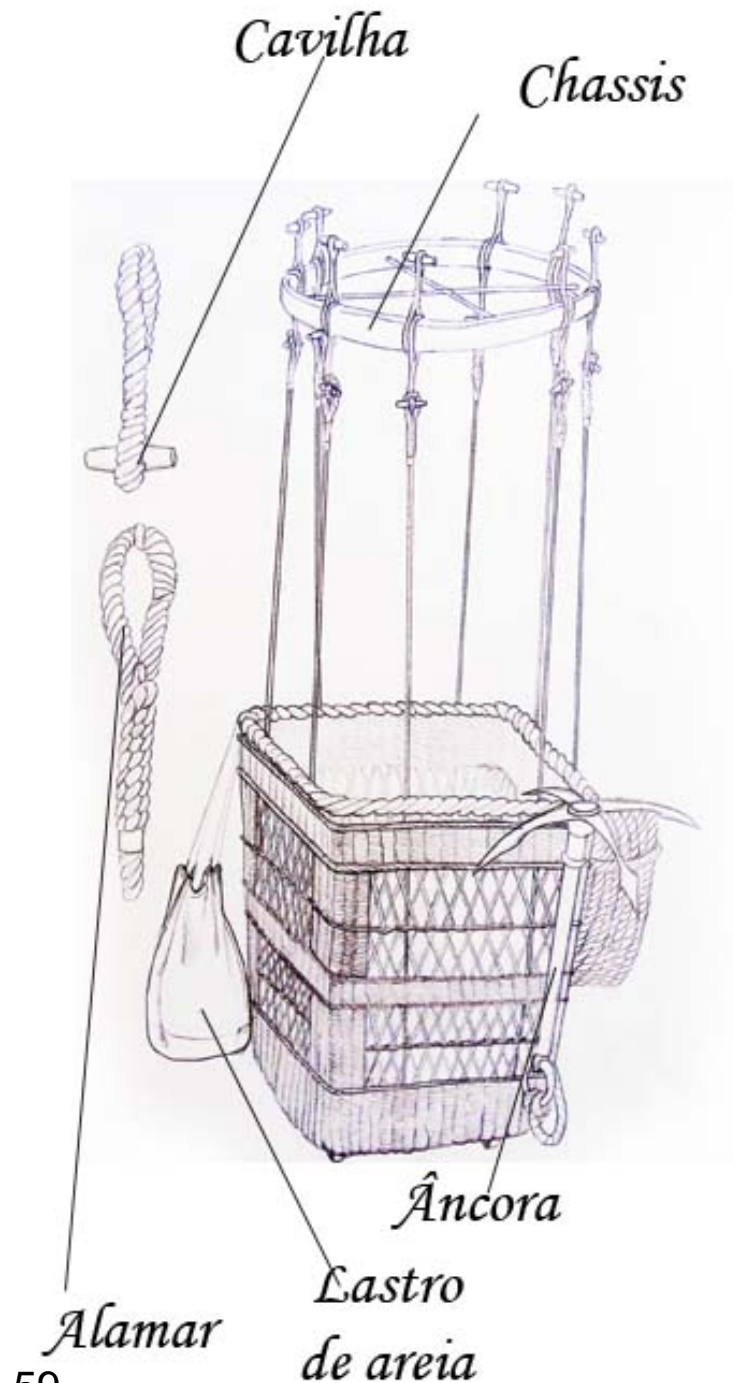
Alexis Machuron

No mesmo instante, o vento deixou de soprar. Era como se o ar em volta de nós se tivesse imobilizado. É que havíamos partido, e a corrente de ar que atravessávamos nos comunicava sua própria velocidade. Eis o primeiro grande fato que se observa quando se sobe num balão esférico.
Esse movimento imperceptível de marcha, possui um sabor infinitamente agradável. A ilusão é absoluta. Acreditar-se-ia, não que é o balão que se move, mas que é a terra que foge dele e se abaixa.
No fundo do abismo que se cavava sob nós, a 1.500 metros, a terra, em lugar de parecer redonda como uma bola, apresentava a forma côncava de uma tigela, por efeito de um fenômeno de refração que faz o circulo do horizonte elevar-se continuamente aos olhos do aeronauta. Aldeias e bosques, prados e castelos desfilavam como quadros movediços, em cima dos quais os apitos das locomotivas desferiam notas agudas e longínquas. Os latidos dos cães, eram os únicos sons que chegavam ao alto. A voz humana não vai a essas solidões sem limites. As pessoas apresentavam o aspecto de formigas caminhando sobre linhas brancas, as estradas; as filas de casas assemelhavam-se a brinquedos de crianças.
Meu olhar sentia ainda a fascinação do espetáculo quando uma nuvem passou diante do sol. A sombra assim produzida provocou um esfriamento do gás do balão, que, murchando, começou a descer, a principio lentamente, depois com velocidade cada vez maior. Para reagir, deitamos lastro fora. E eis a segunda grande observação: alguns quilos de areia bastam para restituir ao individuo o domínio da altitude.

Readquirimos o equilíbrio acima de uma camada de nuvens. Aí planando a cerca de 3.000 metros, deslumbramos a vista com um panorama maravilhoso. Sobre esse fundo de alvura imaculada, o sol projetava a sombra do balão; e nossos perfis, fantasticamente aumentados, desenhavam-se no centro de um triplo arco-íris.

Pelo fato de não vermos a terra, toda noção de movimento deixava de existir para nós. Poderíamos avançar com a velocidade de um furacão sem nos apercebermos. Nenhum meio de conhecer o rumo tomado, se não descer e determinar nossa posição.
O som de um alegre carrilhão chegou aos nossos ouvidos.
Os sinos tocavam o "Angelus" do meio dia. Havíamos levado uma refeição substancial: ovos duros, vitela e frango frios, queijo, gelo, frutos, doces, champagne, café e licor.

Nada mais delicioso do que semelhante repasto acima das nuvens. Que salão de refeições ofereceria mais maravilhosa decoração? O calor do sol, pondo as nuvens em ebulição,
fazia-as lançar em derredor de nossa mesa jatos irisados de vapor gelado, comparáveis a grandes feixes de fogo de artifício. A neve, como por obra de um milagre, espargia-se em todos os sentidos, em lindas e minúsculas palhetas brancas. Por instantes os flocos formavam-se, espontâneos, sob os nossos olhos, mesmo nos nossos copos!

Acabava eu de beber um cálice de licor quando uma cortina desceu subitamente sobre esse admirável cenário de sol, nuvens e céu azul. O barômetro subiu rapidamente 5 milímetros, indicando uma brusca ruptura do equilíbrio e uma descida precipitada. O balão devia ter se sobrecarregado de muitos quilos de neve; caía com uma nuvem.
A neblina nos envolveu em uma obscuridade quase completa. Distinguíamos ainda a barquinha, nossos instrumentos, as partes mais próximas do cordame. Mas a rede que nos prendia ao balão não era mais visível se não até certa altura; e o balão, ele próprio desaparecera.

Experimentamos assim, e por um instante, a singular sensação de estarmos suspensos no vácuo, sem nenhuma sustentação, como se houvéssemos perdido nossa ultima grama de gravidade e nos achássemos prisioneiros do nada opaco.
Após alguns minutos de uma queda que amortecemos soltando lastro, vimo-nos abaixo das nuvens, a uma distancia de cerca de 300 metros do solo. Uma aldeia fugia abaixo de nós. Localizamos o ponto e comparamos nossa carta com a imensa carta natural que a vista lobrigava. Foi-nos fácil identificar as estradas, os caminhos de ferro, as aldeias, os bosques. Tudo isso avançava para o horizonte com a rapidez do vento.
A nuvem que provocara a nossa descida era prenuncio de uma mudança de tempo. Pequenas rajadas começavam a impelir o balão da direita para a esquerda e de cima para baixo. De espaço a espaço o "guide-rope" — uma grande corda de uns 100 metros de comprido, que flutuava fora da barquinha, — tocava no chão. A barquinha não tardou por sua vez a roçar as copas das árvores.
O que se denomina fazer o "guide-rope" apresentou-se-me assim em condiçõess particularmente instrutivas. Tínhamos ao alcance da mão um saco de lastro: se um obstáculo qualquer se apresentasse no caminho soltávamos alguns punhados de areia; o balão subiria um pouco e a dificuldade seria vencida.
Mais de 50 metros do cabo arrastavam-se já pelo chão. Não era preciso tanto para nos mantermos em equilíbrio a uma altitude inferior a 100 metros, pois havíamos decidido não exceder disso até o fim da viagem.
Esta primeira ascensão permitiu-me apreciar devidamente a utilidade do "guide-rope", modesto acessório sem o qual a aterrissagem de um balão esférico apresentaria graves dificuldades na maior parte dos casos. Quando, por uma razão ou por outra o acúmulo de umidade sobre a superfície do balão, golpe de vento de cima para baixo, perda acidental do gás, ou mais comumente ainda, passagem de uma nuvem diante do sol — o balão baixa com velocidade inquietadora, o "guide-rope" arrastando em parte pelo solo, deslastre todo o sistema de uma parte do seu peso e impede, ou pelo menos, modera a queda.
Na hipótese contraria, se o balão manifesta uma demasiado rápida tendência ascensional, esta poderá ser contra-balançada pelo levantamento do cabo, o que ajunta um pouco mais do seu peso ao que pesava, antes da manobra, o sistema flutuante.
Como todos os inventos humanos, o "guide-rope", se tem vantagens tem também seus inconvenientes. Pelo fato de se arrastar sobre superfícies desiguais, sobre campos e sobre prados, sobre colinas e sobre vales, sobre estradas e sobre casas, sobre sebes e sobre fios telegráficos, imprime ao balão violentas sacudidelas. Acontece que após ter-se enrolado, ele se desembaraça instantaneamente; ou que venha a prender-se a qualquer aspereza do solo, ou enganchar ao tronco ou aos galhos de uma árvore. Não faltava se não um incidente deste gênero para completar minha aprendizagem.
Quando franqueávamos um pequeno massiço de arvores, um balanço mais forte do que os outros atirou-me para trás na barquinha. Imobilizado de subito, o balão estremecia açoitado pelas lufadas de vento, na extremidade do seu "guide-rope" enrolado nas franças de um carvalho. Durante um quarto de hora fomos sacudidos como um cesto de legumes e só nos libertamos aliviando um pouco de lastro. O balão, deu então um pulo terrível e foi como uma bala furar as nuvens. Estávamos ameaçados de atingir alturas que depois nos podiam ser perigosas para a descida, dada a pequena provisão de lastro de que já dispúnhamos. Era tempo de recorrer a meios mais eficazes: abrir a válvula de manobra para que o gás escapasse . Foi obra dum minuto. O balão retomou a descida e o "guide-rope" tocou de novo o solo. Não nos restava senão dar por encerrada aí a excursão; a areia estava quase toda esgotada.
Quem quer que aspire navegar em aeronave deve, preliminarmente, exercitar-se em algumas aterrissagens em balão esférico, por pouco que ligue a aterrissar sem tudo espatifar a um tempo: balão, quilha, motor, leme, propulsor, cilindros de água servindo de lastro (water-ballast), latas de essência.
Quando tivemos de executar esta última manobra, o vento, que era muito forte, constrangeu-nos a procurar um local abrigado. Do extremo da planície avançava ao nosso encontro um recanto da floresta de Fontainebleau. Em alguns instantes, á custa do nosso ultimo punhado de lastro, contornamos a extremidade do bosque. As arvores agora nos protegiam contra o vento. Atiramos a ancora, ao mesmo tempo que abríamos completamente a válvula para dar escapamento completo ao gás.

A dupla manobra colocou-nos em terra sem o menor abalo. Saltamos e assistimos o balão murchar. Alongado no chão, ele esvaziara do restante do gás em estremecimentos convulsivos, como um grande pássaro batendo as asas ao morrer.
Tiramos alguns instantâneos fotográficos da cena; depois dobramos o balão e o arrumamos na barquinha, juntamente com a rede. O sitio que havíamos escolhido para aterrissar pertencia ao parque do castelo de La Ferrière, propriedade do sr. Alphonse de Rothschild. Alguns trabalhadores dum campo visinho foram buscar uma carruagem na aldeia. Meia hora mais tarde chegava um "break". Colocamos nele a nossa bagagem e partimos para a estação da estrada de ferro, distante uns quatro quilômetros onde tivemos um grande trabalho para fazer descer nossa cesta com o seu conteúdo, pois pesava 200 quilos.
Às seis e meia estávamos novamente em Paris. Havíamos efetuado um percurso de 100 quilômetros e passado quase duas horas nos área.
Eu estava tão entusiasmado com a aerostação, apos esta primeira viagem, que manifestei ao sr. Machuron o desejo de fazer construir um balão para mim. Ele aprovou minha idéia. Supunha que eu queria um balão esférico de dimensões ordinárias, de 500 a 2.000 metros cúbicos de capacidade. Não se imaginava se fizesse coisa menor, é curioso constatar como os construtores ainda se obstinavam no emprego de materiais pesados. A menor barquinha acusava obrigatoriamente 30 quilos. Nada era leve; nem o invólucro, nem a aparelhagem, nem os acessórios.
Expus minhas idéias ao sr. Machuron. Ficou espantadíssimo quando falei dum balão de 100 metros cúbicos e em seda japonesa da qualidade mais leve e mais resistente. O sr. Lachambre e ele procuraram convencer-me, em suas oficinas, de que eu pedia o impossível.
Quantas vezes, mais tarde os meus projetos foram submetidos a provas análogas... Hoje, estou habituado a elas. Espero-as. Todavia, por mais desconcertado que ficasse então, perseverei no meu ponto de vista.

Os senhores Machuron e Lachambre tentaram provar-me que um balão, para ter estabilidade, necessitaria peso. Um balão de 100 metros cúbicos devia ser, além do mais, muito mais sensível aos movimentos do aeronauta na barquinha do que um grande balão de dimensões correntes.

Para evitar que meu movimento dentro da barquinha alterasse o centro de equilíbrio do balão pedi cordas maiores, o que terminou em um grande sucesso no que diz respeito ao equilíbrio e distribuição de peso.

Quando levei ao sr. Lachambre minha leve seda do Japão, ele me olhou e disse: "Será muito fraca". Ensaiamo-la ao dinamômetro e o resultado foi surpreendente. Ao passo que a seda da China suporta uma tensão de 1.000 quilos por metro linear, a delgada seda japonesa suportou uma tensão de 700 quilos; quer dizer que provou ser 30 vezes mais resistente que o necessário em virtude da teoria das tensões. Caso extraordinário se considerar que ela pesa somente 30 gramas por metro quadrado!

Um fato que mostra até que ponto pessoas competentes podem se enganar, quando se apegam a julgamentos sumários, é dizer que todos os balões das minhas aeronaves são fabricadas com a mesma seda. No entretanto, a pressão interna que eles têm de suportar é enorme, ao passo que os balões esféricos são todos munidos, na parte inferior, de um orifício que lhes permite alívio.

Depois de pronto, o "Brasil" apresentou 113 metros cúbicos de capacidade, o que corresponde aproximadamente a 113 metros quadrados de superfície de seda. Todo o invólucro pesava apenas 3 quilos e meio. As camadas de verniz fizeram subir esse peso a 14 quilos.

A rede, que muitas vezes pesa uns 50 quilos, não ia senão a 1.800 gramas. A barquinha, cujo mínimo ordinário é 30 quilos, apenas 6. O meu N.° 9 tinha uma barquinha que não atingia a 5 quilos. Meu "guide-rope", fino mas muito longo, pois media 100 metros, pesava 8 quilos, se tanto; seu comprimento dava ao "Brasil" uma boa elasticidade. Substituí a ancora por um arpão de ferro de 3 quilos.

Atendo-me embora á leveza em todos os detalhes, achei que o balão, apesar das suas reduzidas dimensões, teria forca suficiente para me levantar com os meus 50 quilos de peso e mais 30 de lastro, cheguei até a testar uma bicicleta amarrada às cordas, coma a intenção de voltar de distantes lugares ao confronto do lar, mas infelizmente chegava muito próximo a tara total do balão e se tornou inviável, so voltei a fazelo no meu segundo balão o America. E foi nestas condições de peso que fiz minha primeira viagem aérea.
Em outra ocasião, em presença dum ministro francês curioso de ver o menor dos balões esféricos, quase que nem tomei lastro, 4 ou 5 quilos apenas, e não obstante fiz uma boa ascensão.
O "Brasil" era muito manejável no ar e muito dócil. Era, além do mais, fácil de embalar após a descida: foi com razão que espalharam que eu o carreguei numa maleta.
Antes da minha primeira ascensão no pequenino "Brasil", fiz vinte e cinco ou trinta em balões esféricos comuns, inteiramente só, ao mesmo tempo capitão e passageiro único. O sr. Lachambre, que se encarregara de diversas ascensões públicas, permitiu-me realizar algumas em seu lugar. Foi assim que subi em diversas cidades da França e da Bélgica. Isto evitava trabalho ao sr. Lachambre, a quem eu indenizava de todas as despesas e incômodos, proporcionava-me prazer e permitia-me praticar o "sport". A combinação acomodava a nós dois.
Duvido que, sem uma série de estudos e experiências preliminares em balão esférico, um homem obtenha qualquer probabilidade de ser bem sucedido com um dirigível alongado, cujo manejo é muito mais delicado. Antes de tentar conduzir uma aeronave é indispensável ter, a bordo dum balão ordinário, aprendido as condições do meio atmosférico, feito conhecimento com os caprichos do vento, penetrado a fundo as dificuldades que apresenta o problema do lastro, sob o tríplice aspecto da partida, equilíbrio aéreo e aterrissagem.
Ter manobrado pessoalmente um balão esférico é, no meu entender, preliminar indispensável para adquirir noção exata de tudo o que comporta a construção e a direção de um balão alongado, munido de motor e propulsor.

Compreender-se-á assim que manifesto grande surpresa quando vejo inventores que nunca puseram os pés numa barquinha, desenharem no papel e até executarem, no todo ou em parte, fantásticas aeronaves com balões cubando milhares de metros, carregados de enormes motores, que eles não conseguem levantar do chão e providos de máquinas tão complicadas que nada faz marchar. Os inventores desta classe nunca manifestam medo porque não fazem nenhuma idéia das dificuldades do problema.
Se houvessem começado por viajar nos ares ao sabor do vento, enfrentando as influencias hostis dos fenômenos atmosféricos, compreenderiam que um balão dirigível, para ser prático, requer antes de mais nada uma extrema simplicidade de mecanismo. Alguns infelizes construtores, que pagaram com a vida sua triste imprudência, nunca haviam efetuado uma subida em balão esférico como capitão e sob sua própria responsabilidade. A maior parte dos seus êmulos de hoje, tão devotados ás suas tarefas, encontra-se ainda nas mesmas condições de inexperiência. Assim se explicam para mim os seus insucessos. Estão na mesma situação de quem, sem haver jamais deixado a terra firme ou posto os pés num bote, pretendesse construir e comandar um transatlântico."
"Entendo muito bem o que diz" atesta Soriano "seria inadmissível um construtor de autos esportivos valorizar o design sem considerar a segurança e a aerodinâmica que se aprende dirigindo muitas e muitas vezes. Imagino que nada substitui a experiência de se elevar em um balão e viajar pelos céus, descer hoje na Bélgica e amanhã em algum outro exótico lugar."
"O aeronauta transforma-se em explorador. Sois um jovem curioso de percorrer o mundo, conhecer aventuras, perscrutar o desconhecido, contar com o inesperado, mas retido em casa pela família e pelos negócios? Praticai o balão esférico. Ao meio dia, almoçai tranquilamente com os vossos. Às duas horas, parti em balão. Dez minutos mais tarde não sereis mais um cidadão vulgar, sim um explorador, um aventureiro da ciência, tal como os que vão gelar nos "icebergs" da Groenlândia ou fundir de calor nos rios de coral da índia.

Não sabeis senão vagamente onde vos achais; não podeis saber onde ides, muito embora isto dependa por muito da vossa vontade, da vossa habilidade e da vossa experiência. Tendes a escolha da altitude: podeis aceitar uma corrente de ar ou ir atrás doutra. Podeis franquear as nuvens, atingir regiões em que se respira o oxigênio dos tubos, perder a visão da terra, que desaparece como que girando embaixo de vós, e então todo sentido do rumo vos escapa. Podereis descer de novo, acompanhar a superfície do solo, ajudado pelo "guide-rope" e por punhados de areia, para dar, sem esforço, saltos de gigante por cima das casas e das árvores.
Chegado o momento de aterrar, goza-se de indizível alegria em ir ter com homens estranhos, como um deus saído de uma máquina. Em que país se está? Em que língua, alemã, russa, norueguesa, obter-se-á resposta? Membros do Aéro Club foram alvejados com tiros de fuzil ao transporem certas fronteiras européias. Outros, detidos no momento de aterrissarem, e levados á presença de algum burgomestre ou governador militar, começaram por sofrer o susto de uma acusação de espionagem — enquanto o telégrafo avisava sua prisão á capital distante — para acabarem o dia bebendo champagne no entusiasmo de uma roda de oficiais! Outros, mesmo, em pequenos lugares perdidos, tiveram de se defender contra a ignorância e a superstição das populações rurais. Tal a fortuna dos ventos."
"Mostra-se um aventureiro de espírito Alberto, e um elegante "sportsman" afirma Soriano "quero te apresentar um auto que seria você na versão de um potente carro".
Santós se surpreende enquanto levanta-se de sua confortável poltrona e segue seu anfitrião até uma garagem próxima. Lá encontra um auto esportivo, com longo capô que escondia um possante motor. "Tenho certeza que se dirigir este carro se apaixonará, te conheço muito bem meu amigo, assim como conheço as maquinas que faço. Assim como um bom cavaleiro tem que se integrar espiritualmente com seu correspondente eqüino percebo que formarão uma bela dupla. Com ele poderá dar rumo as suas aventuras tal como fez com o seu balão Brasil."
Entusiasmado com o carro Santós entra em um silencioso dilema, sabe que seu estado de saúde não lhe permitiria sentar-se ao volante e experimentar as maravilhosas aventuras que aquele auto poderia proporcionar. Apesar de ser um grande amigo de Soriano, eles também eram sócios.

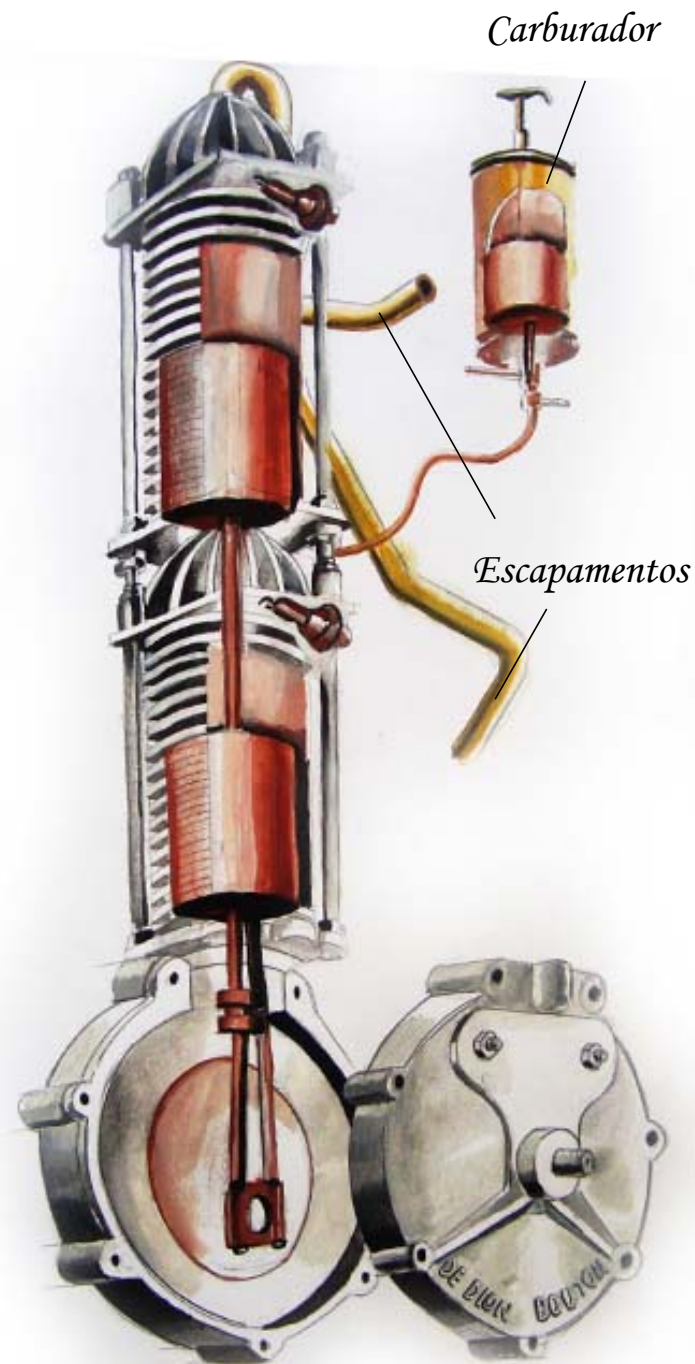
Santós fazia questão de pagar pelo aluguel do apartamento que estava morando em Biarritz de propriedade do Marques de Soriano, e nas somas de razões optou por não aceitar o presente.
"Só tu mesmo meu grande amigo saberia como me agradar com um presente tão perfeito, porem devo indubitavelmente declinar esta honra." Compreendendo as condições que levaram seu amigo a não aceitar o presente, Soriano faz mais uma oferta, que desta vez, parece irrecusável. "Me parece impossível que duas almas tão parecidas não possam viver juntas" diz Soriano comparando a personalidades de Santos à do automóvel. "Participarei nos dias que seguem de um concurso de elegância automotiva em Paris gostaria que me representasse como o glorioso choufer ou o Jóquei deste eqüino".
Ainda embasbacado pela oferta do amigo Santós procura se esquivar "conheço bem tal concurso e sei que precisamos de uma lady para me fazer companhia..." Soriano interrompe a fala antes que pudesse ser terminada, deixando Santós sem alternativa. "Tenho certeza que escolhera a melhor dama para que fique ao seu lado na prova de elegância."
Naquela mesma noite os amigos se encontraram no final de tarde no terraço do restaurante Campagne et Gourmandise, Santós foi apanhado no apartamento pelo chofer de Soriano a tempo de verem o por do sol.

-"Passei meus melhores anos aqui no litoral Frances" reafirma Santós olhando com admiração a magnífica paisagem.
- "Vamos celebrar então aos seus bons anos com champagne" responde Soriano enquanto ajeita o guardanapo em seu colarinho.
- "Não sei se seria adequado tomarmos álcool" Santós manifesta sua preocupação pois teme perder o efeito dos calmantes que o ajudavam a se recuperar de suas ultimas crises nervosas.
- "Tenho certeza de que não há melhor propósito para comemorar com champagne"afirma Soriano enquanto acena com a mão para o atento maitre.
-"O que mais gosto desta cidade é sua cumplicidade com o mar em estilo proporcional de seus habitantes..." Santos inicia sua fala sem se aperceber que o "garçom" que o serve não está trajando o uniforme típico. Repara porem que Soriano começa a sorrir em meio ao assunto que não é exatamente cômico.
Incomodado com as constantes risadas de Soriano, Santós interrompe sua fala e pergunta –"Porque ris? Ha algo de errado comigo?"
-"Não contigo, não reparaste no garçom?"
-"O que ha de errado com o gar..." Santós fica perplexo ao reparar que quem está servindo o Champagne é ninguém menos que Yolanda Penteado

Em um gesto abrupto e nervoso Santos se levanta e contrariando seu etilo tímido envolve Yolanda em um abraço. “Tio Alberto, que bom te encontrar tão feliz!”
-“Também me alegro muito de vê-la. O que faz aqui?”
Sem que tenha a chance de responder Soriano passa a frente de Yolanda e antecipa a resposta “- quisemos te fazer uma surpresa, Yolanda está de passagem pela França, tinha certeza de que com ela aqui não haveria de declinar minha oferta de participar do concurso de elegância automotiva.”
Ainda emocionado Santos senta-se ajudado por Yolanda que toma assento ao seu lado.
-“Sobre o que conversavam? Não quero interrompe-los.”
-“A verdade é que acabamos de chegar e não conversávamos sobre nenhum assunto muito importante” responde Soriano percebendo que Santos tomado pela emoção ainda não se encontra apto a falar. “No entanto hoje a tarde Santos me contava sobre sou primeiro balão o Brasil.”
-“Sim, o Brasil” afirma Santos agora quase recuperado "o menor, o mais lindo, o único que teve um nome".
Afiada como sempre Yolanda não perde a oportunidade de tirar uma de suas tantas duvidas com o homem que tanto lhe interessava, mas que ali, na presença de Soriano, tratava de passar a impressão de que era apenas a sobrinha de Santós.
-“Soube que o Brasil fora batizado por Hélène de Raoul.
-“De Fato” Responde Santos feliz pois terá o grande prazer de conversar com Yolanda e sentir seu doce sarcasmo. “não precisei aguardar muito para ter um lindo dia com ventos suaves naquela manhã de sábado, 04 de julho de 1898, minha irmã Virginia havia vindo do Porto, Portugal somente para testemunhar minha proeza, o balão já estava conectado a barquinha, o publico aguardava ansioso e tudo estava pronto, no entanto não pude partir. Havia convidado Hélène de Raoul para ser a madrinha do vôo inaugural e ela estava extremamente atrasada. Quando minha impaciência já sedia lugar ao nervosismo vejo se aproximar a bela madrinha acompanhada de seu chofer.
Naquele instante minha aflição se transformara de forma imediata em grande alegria. Hélène justificou seu atraso ao fato de seu marido, um oficial do exercito Frances, estar na frente de batalha naquela manhã. A cerimônia de batismo tomou lugar como planejada, Hélène insistiu para que o balão fosse batizado com seu champagne predileto, a Dom Perrignon. Foi então que sem mais delongas tomei uma taça e logo subi aos ares”.
-“Esta mulher tinha uma forte relação com o senhor Alberto, mesmo na condição de ter seu marido em uma frente de batalha, Hélène ignora suas preocupações, e segue ao Jardim da Aclimação, somente para tomar contigo uma taça de Champagne” – provoca Soriano compartilhando da ironia de Yolanda.
-“Desta vez não foi eu quem alfinetou” – afirmou Yolanda compartilhando do sarcasmo de Soriano.
-“Isso bem me parece um complô” retruca Santós “parecem estar mancomunados desde quando planejaram que Yolanda me servisse a champagne e agora meu grande amigo Soriano me trai com perguntas que parecem ter saído diretamente da mente picante de Yolanda” prossegue Santós agora com um leve sorriso que expressa sua felicidade de estar sob carinhosos ataques de amigos “de fato creio que nada poderia afastar Hélène de seu divino compromisso comigo, porem, sou um cavalheiro, e jamais diria as razões que me levam a ter esta certeza.”
“Ela certamente incentivou muito sua vida de inventor” comenta Yolanda com certa duvida.
“Infelizmente minha querida, não foram as mulheres e tampouco os expertos em aerostação que me incentivavam. Recebi meus incentivos diretamente das maquinas, dos carros e de seus motores. Eles estavam sempre dispostos a me ajudar em meus inventos e proporcionar as melhores emoções.”
Os três riem carinhosamente e ao final Santos prossegue:

“Como já disse, o Brasil era muito dócil e a cada vôo me deixava em um belo lugarejo nos arredores de Paris. Participei com ele de uma competição instituída por conta da fundação do Aero-Club em St Cloud no dia 25 de outubro de 1898. Não fui o vencedor, mas o belo e transparente Brasil me levou direitinho até Chantilly. Percebi a menudo que onde eu via prazer, outros balonistas mais experientes se preocupavam com perigos, certa vez em uma excursão que fiz em companhia de Machuron, o "guide-rope" se enroscou em uma arvore e o vento nos sacudia tão barbaramente, o sr. Machuron aproveitou a circunstancia para afastar de mim toda a ilusão a respeito da aerostação dirigível.
— Observe a trêita e o humor vingativo desse vento, gritava-me ele no meio dos balanços. Estamos presos á arvore, e veja com que forca ele procura arrancar-nos! (Nesse momento fui atirado ao fundo da barquinha). Que propulsor a hélice seria capaz de vencê-lo? Que balão alongado não se dobraria em dois?
Era desencorajador! Regressando a Paris pelo trem de ferro, renunciei continuar as experiências de Giffard. E nesta disposição de espírito me mantive durante semanas. Seria capaz de sustentar uma longa polemica contra a dirigibilidade dos balões.
Depois veio de novo um período de tentação, porque uma idéia longo tempo acariciada não morre imediatamente.
Ao mesmo tempo que considerava as dificuldades práticas do projeto, sentia que meu espírito instintivamente trabalhava para se convencer de que elas eram imaginárias. Surpreendia-me murmurando: "Se fizer um balão cilíndrico bastante comprido e bastante fino, ele fenderá o ar..." e, com respeito ao vento: 'Serei criticado por ter recusado sair sob um vendaval, quando nenhuma censura se faz contra o "yachtsman" em situação semelhante"?
Um acidente decidiu-me. Sempre adorei a simplicidade, razão pela qual não aprecio as complicações, por mais engenhosas que sejam. Os motores de triciclo chegavam então a uma alta perfeição. Sua simplicidade encantava-me; e sem que a lógica interviesse, seus méritos prevaleceram no meu espírito contra todas as objeções opostas ao balão dirigível.

Utilizar-me-ei deste motor leve e potente, disse eu. Giffard não teve um tal auxiliar.
A máquina a vapor de Giffard, máquina primitiva e de pouca força relativamente ao seu peso, com uma fornalha que vomitava faíscas ardentes, não oferecia ao corajoso inovador nenhuma possibilidade séria de êxito.
Não perdi tempo pensando num motor elétrico que, se apresenta poucos perigos, sob o ponto de vista da aerostação, tem o defeito capital de ser a máquina mais pesada que se conhece, com relação ao peso da sua bateria.
Com uma libra de petróleo podeis desenvolver um cavalo de forca durante uma hora. Para obter esta mesma energia da máquina a vapor mais aperfeiçoada a, precisareis de muitos quilos d’água e de combustível, petróleo ou outro. Não podereis descer a menos de vários quilos por cavalo, mesmo pela condensação da água.
Outra desvantagem: o carvão, com os motores a vapor, desprenderá fagulhas. O petróleo, com os mesmos motores vos dará chamas em profusão. Façamos justiça ao motor a petróleo que não desprende nem chamas nem centelhas inflamáveis.
Neste momento tenho um motor a petróleo que não pesa senão 2 quilos por cavalo-vapor. É portanto, á leveza e simplicidade do pequeno motor de triciclo de 1897 que devo todas as minhas experiências. Parti do principio de que, para alcançar não importa que espécie de êxito, seria indispensável reduzir o peso, e assim ater-se ás condições, não só financeiras, como mecânicas, do problema.
Estou hoje completamente dedicado á construção de aeronaves; filo de corpo e alma. No começo porém, fui um tímido principiante, não querendo empregar somas vultosas na realização de um projeto duvidoso.
Por essa razão é que preferi construir um balão alongado com o volume apenas necessário para suportar, além dos meus cinqüenta quilos de peso, o da barquinha e seu equipamento, o motor, o combustível, e o lastro estritamente indispensável.
Na realidade, uma aeronave, expressamente para o meu pequeno motor de triciclo.

Procurei, próximo da minha residência, no centro de Paris, a oficina de algum pequeno mecânico onde eu pudesse fazer executar o meu plano sob as minhas próprias vistas, e eu pudesse meter a mão na obra. Encontrei o que queria na rua do Coliseu. Comecei por proceder á superposição de dois cilindros de dois motores de triciclo sobre um só Carter, de modo a acionar somente uma biela, o todo sendo alimentado por um único carburador.
Para reduzir o peso ao mínimo, aliviei cada um dos órgãos tanto quanto pude, sem prejuízo da respectiva solidez. Neste particular realizei algo de interessante para a época, em motor de três e meio cavalos pesando 30 quilos.
Não tardou uma oportunidade para o meu motor-tahdem. As sucessivas grandes corridas de automóveis em estradas, que parece atingiram o apogeu com a corrida Paris-Madrid em 1903, contribuíam para fazer aumentar aos saltos, de ano em ano, a potência destes maravilhosos engenhos. Em 1855, Paris-Bordeaux era ganha por uma máquina de quatro cavalos e uma velocidade média de vinte e cinco quilômetros por hora. Em 1896, a ida e volta Paris-Marselha era realizada a trinta quilômetros por hora. Em 1897, foi Paris-Amsterdam. Apesar de não me ter inscrito, tive a idéia de ensaiar nessa prova o meu motor-tandem, adaptado ao triciclo primitivo. Parti, e tive a satisfação de verificar que ia muito bem. Poderia obter uma honrosa classificação no final, pois o meu veículo era de todos o mais potente em relação ao peso, e a velo- cidade média do vencedor não foi além de quarenta á hora. Mas temia que a trepidação do motor, submetido a um esforço tão rude, fosse causa de qualquer desarranjo, e refleti que tarefa mais nobre tinha eu a exigir dele.
Minha experiência de automobilista serviu muito para as minhas aeronaves. O motor a petróleo é ainda uma máquina delicada e caprichosa. Há, no seu roncar, nuanças cujo sentido só é inteligível a um ouvido exercitado. Que qualquer dia, numa das minhas ascensões, o motor da minha aeronave me ameace de perigo, e estou certo de que meu ouvido escutará o aviso, e saberei defender-me. Esta faculdade, tornada quase instintiva, devo-a exclusivamente á experiência.”

Motor Dion Bouton modificado – 3,5 CV

“De fato, quanto mais dirigimos estes veículos, tanto mais estes se comportam como se fossem extensões de nossos braços, pernas, e até mesmo nossas mentes” conclui Soriano.
“E como extensão de minha mente, não temi em esforçá-los em seus limites para ter respostas a todas as minhas duvidas.” Complementa Santós “considero que meu primeiro experimento cientifico aconteceu de fato no Bois de Boulogne. Todos os entendidos em balões que consultei para elaborar meu primeiro dirigível afirmavam que quando o dirigível se elevasse do solo, a vibração do motor em funcionamento faria com que todo o dirigível vibraria freneticamente, e seria um pesadelo, perderia a estabilidade e um acidente seria certo. Alem do mais, chamavam de loucura o meu projeto, pois usaria hidrogênio para elevar-me do solo,o gás hidrogênio era o que havia de mais explosivo! Diziam que se pretendia suicidar-me, talvez fosse melhor sentar-me sobre um barril de pólvora em companhia de um charuto aceso. Não encontrei ninguém que me encorajasse.

Tendo desmanchado o triciclo para dispor do motor, comprei pela mesma época uma Panhard seis cavalos, do ultimo modelo, com a qual fui de Paris a Nice em cinqüenta e quatro horas, sem parada nem de dia nem á noite. Sim meu amigo Soriano, estas maquinas eram minhas únicas amigas que de fato me incentivavam e nas quais podia encontrar conforto. É bem certo que, se não me houvesse dedicado á aerostação, ter-me-ia feito entusiasta das corridas de automóveis, passando continua- mente dum tipo a outro, procurando constantemente uma velocidade superior avançando com os progressos da industria, como fazem tantos outros, para gloria dos mecânicos franceses e do novel espírito esportivo parisiense. Mas as minhas aeronaves exigiam-me na capital. Eu não podia deixar Paris durante as experiências. As longas corridas não me eram mais permitidas. O automóvel a petróleo, com a facilidade maravilhosa que se tem de encontrar combustível em qualquer lugarejo, perdeu, para mim, sua principal atração. Em 1898, vi por acaso um modelo que me era desconhecido de um pequeno "buggy" elétrico americano.

Buggy elétrico

Recomendava-se aos meus olhos, ás minhas conveniências e á minha razão: comprei-o. Não me arre- pendi. Com ele corro Paris. É consideravelmente rápido, silencioso e não desprende odor algum. Foi dirigindo este agradável veiculo que reiterei minhas suspeitas, e tive a certeza de não usá-los em minhas experiências com dirigiveis.

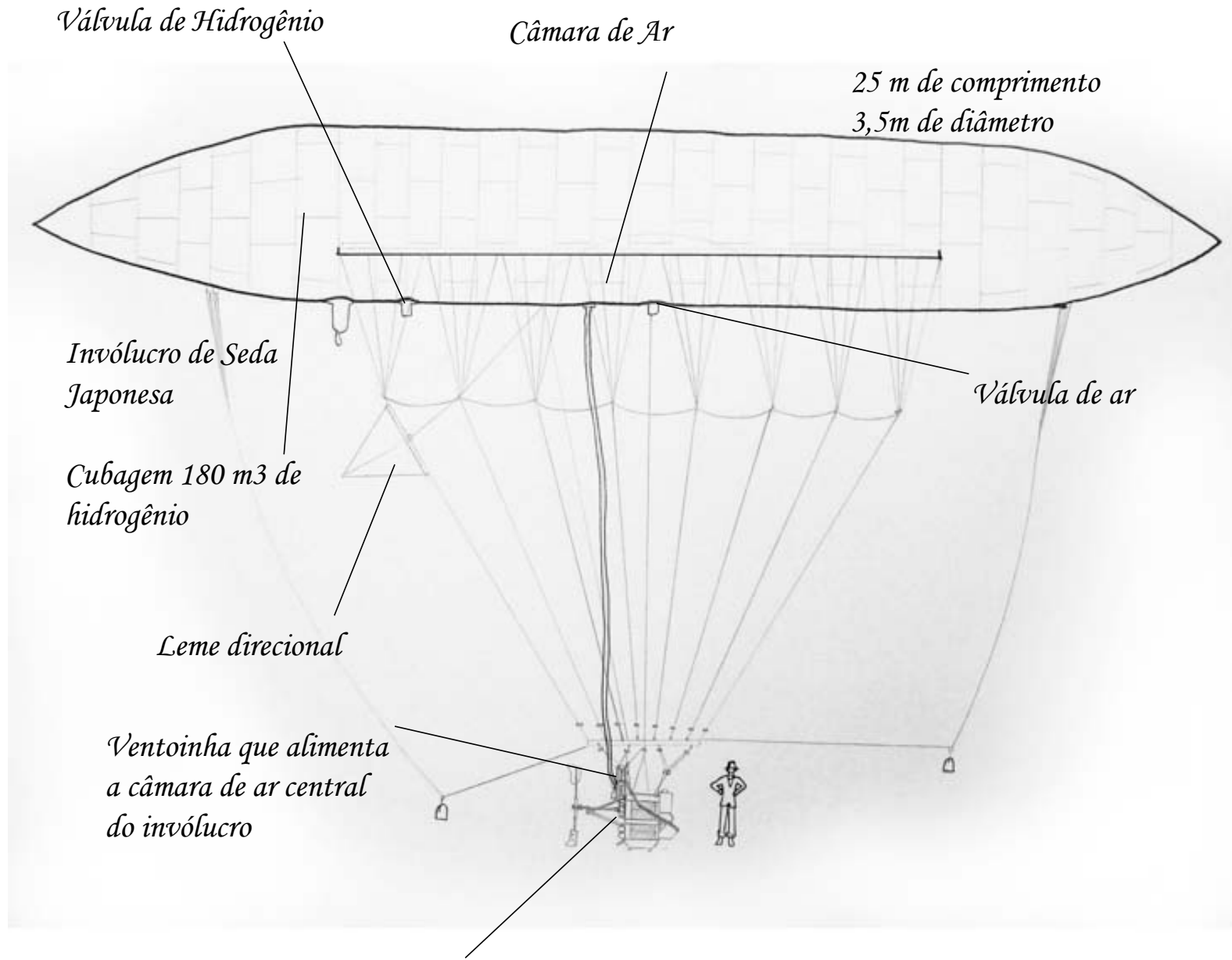
Havia eu já entregue aos construtores o plano do invólucro do meu balão. Era o dum balão cilíndrico, terminado em cone na frente e atrás, com 25 metros de comprimento e 3,50 de diâmetro, para uma capacidade de 180 metros cúbicos de gás. Meus cálculos não me deixavam dispor senão de 30 quilos para peso do balão, inclusive verniz. Renunciei pois a rede ordinária e á "camisa" o invólucro exterior, por ter considerado que este segundo invólucro era não somente supérfluo mas ainda incômodo, se não perigoso. Em lugar dele fiz as cordas de suspensão da barquinha serem fixas diretamente ao invólucro único por meio de pequenas hastes de madeira introduzidas em longas ourelas horizontais costuradas dos dois lados do estofo, em uma grande parte do comprimento do balão. Para não exceder, com o verniz, o limite de peso calculado, recorri forçosamente á minha seda japonesa que tanta solidez havia provado no "Brasil".

Ao tomar conhecimento das minhas especificações o sr. Lachambre começou por recusá-las redondamente. Não queria ter a mínima interferência em, empresa tão temerária. Todavia, quando lhe recordei que a propósito do "Brasil" ele me fizera as mesmas objeções, e quando lhe assegurei, além disso, que se preciso fosse, eu mesmo talharia e coseria o balão, cedeu e encarregou-se do negócio. Talharia, coseria e envernizaria o balão segundo os meus planos. Fiz o leme com seda esticada sobre uma armação de aço triangular.

Faltava-me apenas encontrar um sistema de pesos deslocáveis, que, desde o principio, eu considerava indispensáveis. Para este fim coloquei, um á frente e outro atrás, dois sacos de lastro, suspensos por cordas ao invólucro do balão; por meio de outras cordas mais leves, cada um destes dois pesos podia ser puxado para a barquinha, modificando assim o centro de gravidade de todo o sistema. Puxando o peso dianteiro, eu faria a proa elevar-se diagonalmente; puxando o peso traseiro, produziria o efeito oposto. Eu tinha, a mais, um "guide-rope" de 60 metros de comprimento, do qual, em caso de necessidade, me serviria também como lastro deslocável.

Estes trabalhos tomaram-me vários meses e foi todo realizado na pequena oficina da rua do Coliseu, a poucos passos apenas do local onde o Aéro Club de Paris devia ter um dia suas primeiras instalações.

Garantida a confecção do invólucro, cuidei da barquinha, do motor, do propulsor, do leme e da maquinaria. Quando o todo ficou pronto, submeti-o a diversas experiências, suspendendo o sistema por meio de uma corda ás traves da oficina. Puz o motor em ação e medi a força do movimento de impulsão que determinava o propulsor batendo o ar; opuz-me a este movimento de impulsão por meio de uma corda fixa a um dinamômetro, e constatei que a força de tração desenvolvida pelo motor no propulsor, com dois braços medindo cada um, 1 metro, atingia 25 libras, ou sejam 11 quilos e meio. Tal número prometia uma boa velocidade a um balão cilíndrico das dimensões do meu, cujo comprimento era igual a cerca de sete vezes o diâmetro . Com 1.200 voltas por minuto, e caso tudo corresse normalmente, o propulsor, fixo diretamente á arvore do motor, imprimiria sem esforço á aeronave uma velocidade de pelo menos 8 metros por segundo.

Balão Brasil

Dirigível S=D No 1

Fiz o leme com seda esticada sobre uma armação de aço triangular. Faltava-me apenas encontrar um sistema de pesos deslocáveis, que, desde o principio, eu considerava indispensáveis. Para este fim coloquei, um à frente e outro atrás, dois sacos de lastro, suspensos por cordas ao invólucro do balão; por meio de outras cordas mais leves, cada um destes dois pesos podia ser puxado para a barquinha, modificando assim o centro de gravidade de todo o sistema. Puxando o peso dianteiro, eu faria a proa elevar-se diagonalmente; puxando o peso traseiro, produziria o efeito oposto. Eu tinha, a mais, um "guide-rope" de 60 metros de comprimento, do qual, em caso de necessidade, me serviria também como lastro deslocável.
Estes trabalhos tomaram-me vários meses e foi todo realizado na pequena oficina da rua do Coliseu, a poucos passos apenas do local onde o Aéro Club de Paris devia ter um dia suas primeiras instalações."

Desce

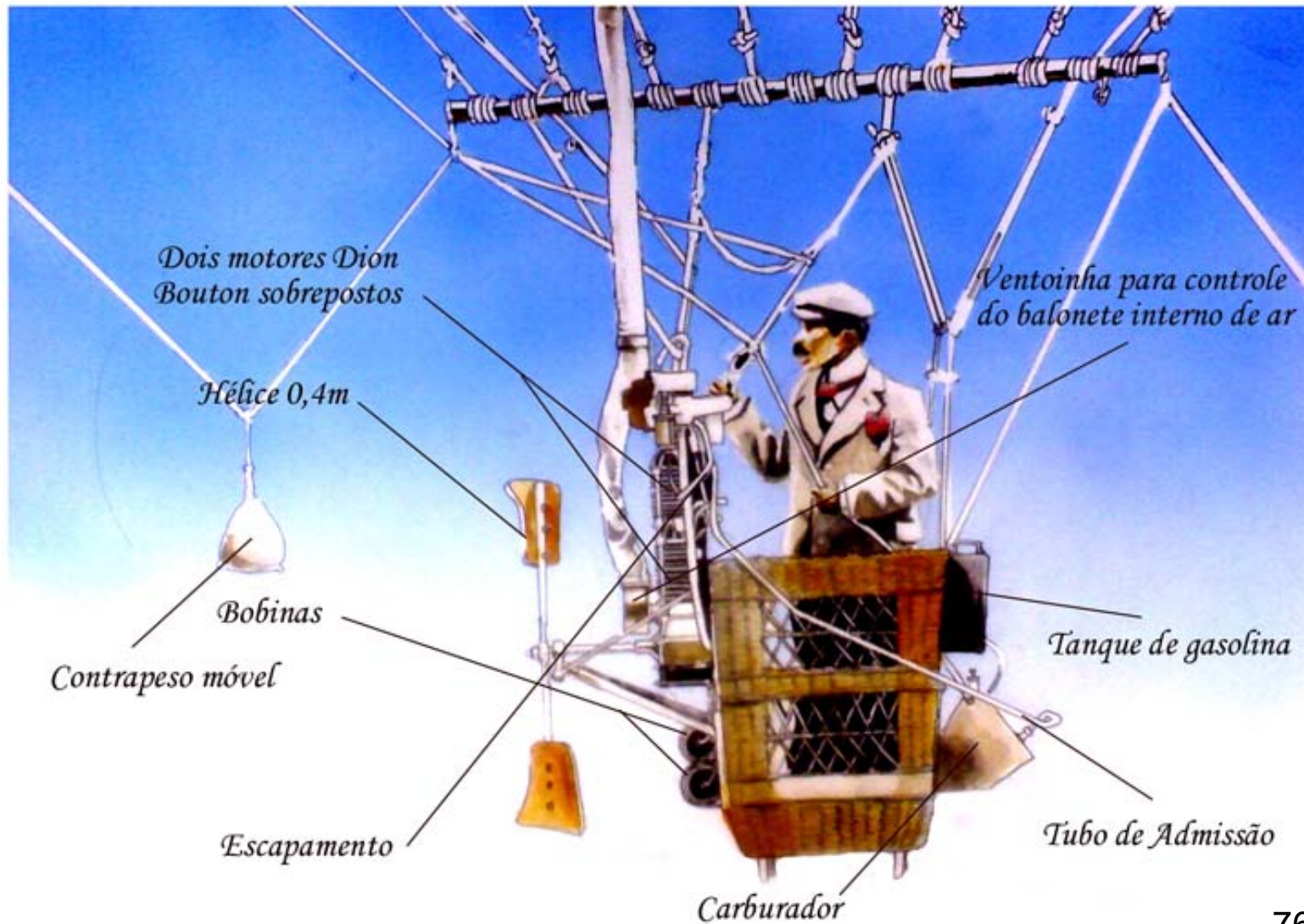
Sobe

Santos-Dumont

Capitulo VII – Meu primeiro vôo Dirigível

“Diga-me Tio Alberto, como sabia que iria funcionar tal maquina?”pergunta Yollanda boquiaberta –“Penso que teve ter tido grande coragem em embarcar em uma nave experimental”.
“Não pensava em termos de ter coragem ou não. Toda minha vida ate aquele ponto se resumia à aquele momento, tudo o que precisara para conduzir um experimento de vôo direcionado estava doravante em minhas mãos, eu simplesmente tinha que fazer. Naturalmente consultei os diversos expertos em aerostação presentes ao meu redor, inclusive os Srs Lachambre e Machuron. Todos que lá estavam sabiam muito sobre balões cativos, porem, ninguém conhecia o vôo dirigível, e como era de se esperar, seus conselhos mais me atrapalharam do que ajudaram. Haviam espalhado entre os aeronautas parisienses, futuro núcleo do Aero Club, a noticia de que eu ia levar na minha barquinha um motor a petróleo. E todos se inquietaram com o que chamavam minha temeridade; alguns deles me procuraram para me demonstrarem amigavelmente o perigo permanente de um tal motor por baixo dum balão cheio de um gás eminentemente iniflamável. E aconselhavam-me substituí-lo, como menos perigoso, por um motor elétrico.
Eu havia tomado todas as disposições para encher o balão no Jardim de Aclimação. Um balão cativo já estava instalado com tudo o que lhe era habitualmente necessário. Esta circunstancia facultou-me obter sem dificuldade, a 1 franco por unidade, os 180 metros cúbicos de hidrogênio de que necessitava.
A 18 de setembro, minha primeira aeronave, o "Santos Dumont N.° 1" — como a denominaram depois, para distinguir das que se seguiram — estava estendida sobre a relva, entre as lindas árvores do jardim.
“Segui as instruções de Lachambre a Machuron de colocar o dirigível em direção as arvores e partir a sotavento. Parti do local, que eles me indicaram, e no mesmo segundo, tal como eu receava, meu navio aéreo foi se rasgar contra as árvores. O acidente serviu, pelo menos, para demonstrar aos incrédulos a eficiência do meu motor e do meu propulsor. Não perdi tempo em lamentações.

Dois dias mais tarde, a 20 de setembro, largava do mesmo campo, desta vez, porém, do ponto escolhido por mim. Desta vez a favor do vento transpus sem acidentes o cimo das árvores, e logo em seguida comecei a fazer evoluções para a demonstração da aeronave aos parisienses acorridos em multidão.

. Tive então, como sem cessar, daí por diante, os aplausos e a simpatia do povo de Paris, com quem meus esforços sempre encontraram um testemunho generoso e entusiasta.

Sob a ação combinada do propulsor, que lhe imprimia movimento, do leme, que lhe permitia a direção, do guiderope que eu deslocava, e dos dois sacos de lastro que eu fazia deslizar conforme a minha fantasia, ora para diante, ora para trás, logrei a satisfação de evoluir em todos os sentidos, da direita para a esquerda, de cima para baixo e de baixo para cima. Enquanto estive subindo, o hidrogênio, em razão da depressão atmosférica, aumentou de volume; e o balão, bem esticado, conservou sua rigidez; tudo ia pelo melhor. A complicação foi, porém, na descida. A bomba de ar destinada a obviar a contração do hidrogênio mostrou-se de capacidade insuficiente. O longo cilindro,
que formava o invólucro, repentinamente começou a dobrar-se pelo meio, como um canivete. A descida foi feita a razão de 4 a 5 metros por segundo. Por felicidade um grupo de meninos brincava com papagaios. Uma súbita idéia atravessou-me o espírito: gritei-lhes que agarrassem o meu guiderope, que já tocava o solo, e corressem com toda a força contra o vento. Eram garotos inteligentes, pegaram no instante propício a idéia e a corda. E o resultado deste auxilio in extremis foi imediato, e tal qual eu esperava. E depois variei assim os meus prazeres:
Subi em balão e desci em papagaio."
Todos riem alto na mesa chamando a atenção das mesas ao redor.
"Uma coisa que bem admiro no Senhor Alberto" segue Soriano "é de como tens fãs e de como eles atuam como uma torcida, muitas vezes até interferindo em seus trabalhos".
"Sim, por diversas vezes saí de situações nas quasi minha vida encontrava-se em risco a custa de meus fieis fãs. Já lhes contei do acidente que sofri no Hotel Trocaderó?"
"Tio, temos a noite inteira pela frente, suas proezas aéreas fazem parte do prato principal desta noite" responde Yolanda pronta para escutar muitas historias.
"No entanto, Alberto" complementa Soriano "conte me como evoluiu seus inventos do numero 1 até os últimos modelos. Quais modificações fez no numero 1 até que ele virasse o numero 2, 3, 4... assim por diante". "Muito bem. Aquela manobra na qual transformei minha aeronave em pipa, amorteceu a violência da queda e evitou-me, pelo menos, um choque perigoso. Estava eu salvo pela primeira vez! Agradeci o inestimável serviço dos bravos meninos, que ainda me ajudaram a arrumar as coisas dentro da barquinha. Chamei uma carruagem, e transportei para Paris as relíquias da aeronave. Os próximos passos se apresentaram a mim a partir do momento que identifiquei os meus erros, tomando como combustível a adorável emoção de realizar proezas únicas. Seguindo com o raciocínio da Natureza de Lineu, as modificações evolutivas de meus inventos seguiu a passos muito bem definidos, sem sobre-saltos. Apesar do acidente, não experimentei nessa noite senão um sentimento de enlevo. A lembrança do êxito enchia-me a alma. Eu havia navegado no ar. Havia realizado todas as evoluções que o problema comporta. O acidente em si não era devido á nenhuma causa prevista pelos aeronautas profissionais.
Eu havia subido sem sacrifício de lastro; descera sem sacrifício de gás; meus pesos deslocáveis haviam funcionado com pleno efeito; ninguém podia negar o triunfo dos meus vôos oblíquos. Ninguém, antes de mim, fizera igual.
Bem entendido, no momento da partida, ou pouco depois de deixar o solo, acontece ás vezes que o aeronauta se vê forçado a deitar fora lastro para equilibrar a máquina. Um erro é natural, e pode-se ter largado com um excesso de peso. Não quis falar senão de manobras aéreas.

Minha primeira impressão de navegador aéreo foi assim, confesso-o, de surpresa: surpresa de ver a aeronave avançar, surpresa de sentir o vento soprar-me no rosto. Na aerostação esférica marcha-se com o vento, não o sentindo. Quando muito, nota-se o roçagar da atmosfera, nas subidas e descidas; a oscilação vertical faz flutuar a bandeira. Mas no movimento horizontal, o balão ordinário parece ficar estacionário, enquanto a terra foge sob ele.

Enquanto a aeronave fendia o ar com a sua proa, o vento fustigava-me o rosto e meu paletó flutuava como sobre o tombadilho dum transatlântico.

Por este e outros aspectos, aliás, pode-se comparar a navegação aérea a navegação fluvial á vapor. Com a navegação á vela a analogia é nenhuma. Bordejar não quer dizer nada. Se o menor vento sopra, sopra sempre numa direção dada; a analogia com a corrente de um rio é completa. Si não ha vento algum pode-se então comparar a navegação aérea á navegação sobre as águas mansas de um lago. É o que importa bem compreender.

Supondo que meu motor e meu propulsor me forneçam no ar uma impulsão de 20 milhas por hora. Estarei na situação do capitão de um vapor cujo propulsor determina, quer a favor, quer contra a corrente, uma velocidade de 20 milhas horárias. Imaginai agora que a correnteza seja de 10 milhas. Si o vapor navegar contra ela, fará 10 milhas á hora em reação á margem, posto que na água ele forneça uma velocidade de 20 milhas. Se avançar na direção da correnteza, fará 30 milhai em relação á margem, apesar de não fornecer á água velocidade superior a 20. Esta é uma das razões que tornam tão difícil a avaliação da velocidade duma aeronave.

É também o motivo por que os capitães de aeronave preferirão sempre, para seu próprio prazer, navegar em tempo calmo, e porque, encontrando uma corrente contraria, tratarão de escapar-lhe por uma subida ou descida oblíqua. Assim fazem os pássaros.

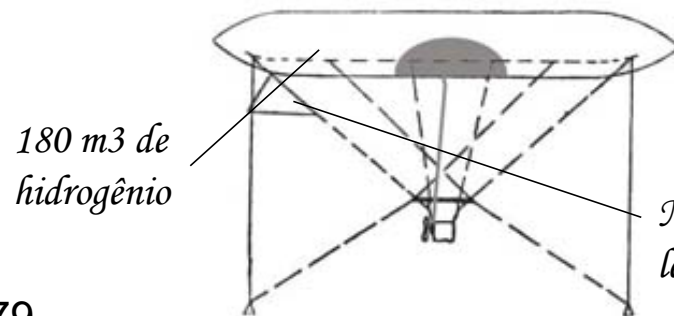
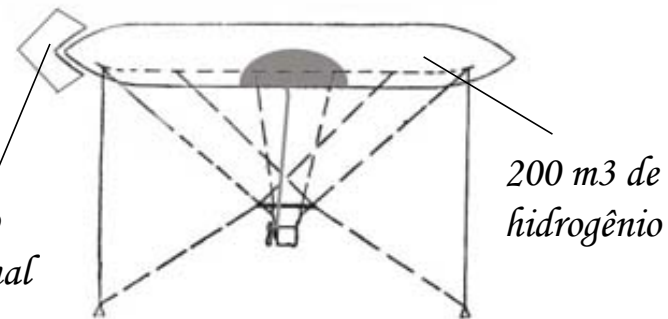
O "yachtsman" sobre o seu veleiro, no mar, reclama uma boa brisa, porque nada pode sem ela; no rio, o capitão de vapor cortará sempre por perto da margem afim de evitar a correnteza, e se arranjará para descer .

de preferência com a jusante do que com a montante. Nós, marinheiros de aeronaves, somos como capitães de vapor e não de "yacht" á vela.

O navegador aéreo não possui sobre o outro senão uma vantagem, que é grande: pode deixar uma corrente por outra. O ar está cheio de correntes variáveis. Subindo, encontrara ou uma brisa favorável ou uma região calma. Devo esclarecer que estas não são senão considerações práticas, nada tendo que ver com a aptidão da aeronave para lutar, em caso de necessidade, contra a brisa.

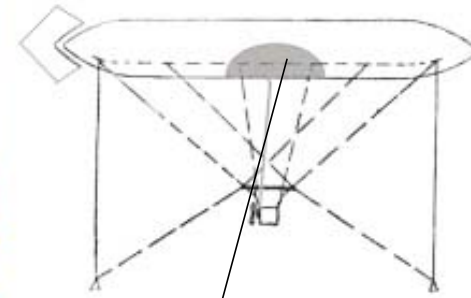
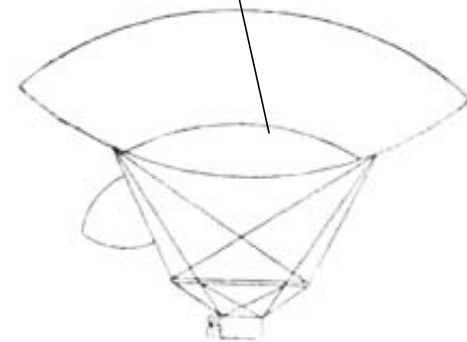
Toda essa satisfação me inflou de vontade de seguir voando, tudo o que tinha a fazer era entender os erros do meu primeiro vôo de deles fazer ajustastes. Se tivesse que comete novos erros estes seriam inéditos aos acontecimentos e às simulações que projetara em minha mente.

A instabilidade que causou a dobra do invólucro foi ocasionada pelo fato de a aeronave ter perdido sustentação no segmento central do invólucro. Eu havia notado a insuficiência da bomba de ar que quase me fora fatal, e acrescentara um pequeno ventilador de alumínio para as- segurar ao balão a conservação da sua forma.

Nos primeiros dias da primavera de 1899, construí uma outra aeronave, que o publico parisiense logo batizou de "Santos-Dumont N.° 2".

Tinha o mesmo comprimento da anterior e, á primeira vista, a mesma forma; mas seu diâmetro maior fazia seu volume elevar se a 200 metros cúbicos e aumentava de 20 quilos sua forca ascencional. Este ventilador era um leque rotatório, destinado a enviar ar para o pequeno balão interno de ar, cosido no fundo do grande balão como uma espécie de bolso fechado. Toda a manhã, meu balão encheu-se lentamente de gás na estação de balões cativos do Jardim da Aclimação. Por falta de um abrigo, procedeu-se esse enchimento ao ar livre, em condições desfavoráveis, com atrasos, arrancos e interrupções. Aí veio a chuva, e o balão ficou molhado. Que fazer? Esvaziá-lo e perder assim, além do hidrogênio, todo o tempo e trabalho, ou continuar, qualquer que fosse o inconveniente de um envoltório encharcado d'água e demasiado pesado? Decidi-me pela segunda alternativa. Mal porém me elevei, o mau tempo determinou uma grande contração do gás. O longo balão cilíndrico retraiu-se á olhos vistos. E antes que a bomba de ar acudisse ao inconveniente, dobrado por um forte golpe de vento e pior do que acontecera no "N.° 1", minha aeronave foi se atirar sobre as árvores próximas.

Meus amigos não me perdoaram:
— Aí está a lição que você queria. Compreenda enfim que não é possível manter a rigidez do seu balão cilíndrico. E não se exponha mais aos perigos dum motor à petróleo colocado em baixo do balão.
Entretanto, eu dizia a mim mesmo:
— Que tem de comum a rigidez da forma do balão com o perigo dum motor a petróleo? O erro não foi esse. Recebi uma lição, mas não a que pretendem.
E sem delongas iniciei a construção dum "N.° 3", que teve um balão mais curto e sensivelmente mais grosso, com 20 metros de comprimento e 7,50 de diâmetro máximo. Sua capacidade muito maior, (500 metros cúbicos), dar-lhe-ia, com o hidrogênio, três vezes a força ascensional da primeira aeronave, e duas à da segunda. Isso me facultava empregar o gás comum de iluminação, cuja força ascensional é mais ou menos a metade da do hidrogênio. O aparelho de hidrogênio do Jardim da Aclimação sempre me descontentava. Com o gás de iluminação, eu poderia partir das oficinas do meu construtor, ou de qualquer outro lugar à minha escolha. Como se vê, eu me afastava notavelmente da forma cilíndrica dos dois primeiros balões. — De hoje em diante, dizia eu, evitarei pelo menos o dobramento do invólucro. A forma mais arredondada do novo modelo oferecia-me, por outro lado, a possibilidade de dispensar o balão interno de ar e sua bomba de alimentação que, por duas vezes, havia se negado a desempenhar o seu mister no minuto crítico. Mesmo supondo que este balão, mais curto e mais grosso, tivesse necessidade de ser ajudado para guardar sua forma esférica, eu contava, para este fim com uma haste inteiriça de bambu, de 10 metros de comprimento, fixa entre as cordas de suspensão, por cima da minha cabeça, imediatamente por baixo do balão.
Se bem que não constituísse uma verdadeira quilha, esta haste sustentava a barquinha e o "guide-rope" e permitia-me manobrar com mais eficiência meus pesos deslocáveis. A 13 de novembro de 1889, a bordo do "Santos- Dumont N.° 3", deixei o estabelecimento de Vaugirard. Foi a ascensão mais feliz que até á data realizei.”
“Dia 13 de novembro de 1889?” o dia do juízo final?” pergunta de forma irônica Soriano.

“O que quer dizer com isso?”indaga Yollanda.
“Sim”prossegue Santos “os místicos do mundo todo diziam que o mundo iria acabar nesse dia, é de fato acabou, era o fim da era que não conseguíamos manobrar nos ares e o começo de uma empolgante nova era, a era da dirigibilidade aérea, e eu estava lá, inaugurando esta nova era maravilhosa. De Vaugirard rumei diretamente para o Campo de Marte, escolhido por causa da sua grande extensão livre. Aí pude exercitar-me a meu gosto na navegação aérea, descrevendo círculos, correndo em linha reta, obrigando a aeronave a subidas e descidas diagonais, pela força do propulsor, e adquirindo assim a maestria dos meus pesos deslocáveis. Estes, colocados a maior intervalo do que primitivamente, nas extremidades da minha quilha em travessão, forneceram-me resultados que me surpreenderam. Foi a minha mais bela vitoria. Já me havia sido demonstrado que a verdade essencial da aerostação dirigível deve ser sempre: "Descer sem sacrificar o gás, subir sem sacrificar o lastro".
No curso destas evoluções sobre o Campo de Marte, meu espírito não se deteve especialmente sobre a Torre Eiffel. Quando muito, considerei-a um monumento interessante para contornar, e contornei-a com efeito muitas vezes, a uma distancia prudente. Depois, sem pensar absolutamente no que me reservava o futuro, tomei o rumo direto do Parc des Princes, quase sobre a linha exata que dois anos mais tarde devia marcar a rota na prova do prêmio Deutsch.
Voltei ao Parc des Princes por ser este, também, um belo local aberto. Quando cheguei, porém, não tive vontade de descer. Torci o rumo então para o campo de manobras de Bagatelle, onde por fim aterrei, como lembrança da minha queda do ano precedente. Foi quase no mesmo lugar em que os meninos que empinavam papagaios haviam puxado o meu "guide-rope", salvando-me duma queda perigosa. Hão de lembrar-se de que nesse tempo nem o Aéro Club nem eu possuíamos parque para balões, nem garage de onde partir ou para onde voltar.

Número 2

Forma arredondada dispensa o balão interno e a ventoinha

Santos-Dumont
1903

Número 3

Calculei que nessa excursão, se o ar tivesse estado calmo, minha velocidade relativamente ao solo tinha atingido 25 quilômetros á hora. Em outros termos, que tinha realizado no ar esta velocidade, si o vento estivesse forte mas não violento. Por conseguinte, mesmo que razões sentimentais não me houvessem feito baixar em Bagatelle, eu teria hesitado em voltar com o vento á estação de Vaugirard, peque- na, de difícil acesso, rodeada de construções de toda natureza, de um bairro muito ativo. A aterrissagem em Paris é geralmente perigosa para qualquer balão, por causa das chaminés que ameaçam rasgar-lhe o flanco, e das telhas, sempre prontas a cair sobre a cabeça dos transeuntes. Mais tarde, quando as aeronaves forem de uso tão comum, como são hoje os automóveis, será preciso construir para elas, nos diversos bairros da cidade, plataformas de aterragem publicas e particulares.
Estas plataformas, Wells já as previu no seu livro singular: "Quand le dormeur s'eveille".
Considerações deste jaez fizeram nascer em mim o desejo de possuir um material próprio. Tinha necessidade duma construção para abrigar minha aeronave nos intervalos das minha pequenas viagens. Até então, em cada regresso, eu era obrigado a esvaziar o balão. Uma necessidade a que são forçados todos os balões esféricos. Com os dirigíveis, eu entrevia a possibilidade de proceder diferentemente.
É que acabava de constatar que após um cruzeiro de longa duração meu balão havia perdido tão pouco gás — se é que realmente ele perdera algum — pois após uma noite passada na garage, encontrava-se, na manhã seguinte, em condições de voar novamente.
A partir desse dia, não guardei mais a menor dúvida a respeito do sucesso da minha invenção. Reconheci que ia, para toda a vida, dedicar-me á construção de aeronaves. Precisava ter minha oficina, minha garage aeronáutica, meu aparelho gerador de hidrogênio e um encanamento, que comunicasse minha instalação com os condutos do gás de iluminação.

•Aéro Club acabava de adquirir um terreno na área recentemente aberta das colinas de Saint Cloud. Resolvi construir aí um grande hangar, comprido e bastante alto para comportar minha aeronave com seu balão completamente cheio, e onde se encontrassem todas as comodidades acima referidas. Todos os meus problemas até aquele ponto pareciam estar resolvidos, e a perspectiva de desenvolver os meus projetos me encha de alegria”
Com ar de satisfação Santós olhava para o infinito enquanto lagrimas se acumulavam em seus olhos “aquele era indubitavelmente o momento mais feliz de minha vida”.
Percebendo que a emoção estava fatigando nosso herói Yolanda pega em sua mão e também muito emocionada diz “este momento é indubitavelmente muito especial para mim, a paixão que expressa quando se refere a suas aeronaves enche meu coração de alegria. Acredito que nunca vi em minha vida um homem ser capaz de tanto amor, tanta sensibilidade, tanta emoção. Sinto muita falta dessa paixão em minha vida.”
“Como pode dizer isso”replica Santós “eres uma mulher apaixonada, apaixonada pela vida”.
Neste instante Soriano pede licença e ao mesmo tempo levanta-se um tanto quanto atrapalhado simulando uma ida ao banheiro. O casal continua se olhando sem ao menos elevarem os olhos a Soriano e ao perceber que ele se afasta Santos segura fortemente a mão de Yollanda e diz “pensei que fosse apaixonada por Jaime”. Yollanda então abaixa sua cabeça e pela primeira vez demonstra estar descontrolada. Seus olhos movem-se freneticamente enquanto busca com a mão livre sua taça de vinho, quase entornando na mesa, sorve vigorosamente. “Alberto, como pode...” então já um pouco mais recomposta completa “estou passando por um momento muito difícil em meu casamento, sinto que Jaime está cada vez mais distante”
Ambos interrompem a conversa enquanto se olham até que Soriano retorna. “Vamos” anuncia “já acertei a conta e amanhã temos que acordar cedo. Tenho uma grande surpresa para vocês”.

Capitulo IX – O Grande Concurso

(Em respeito a Santos=Dumont adiantei do capitulo VII ao IX)

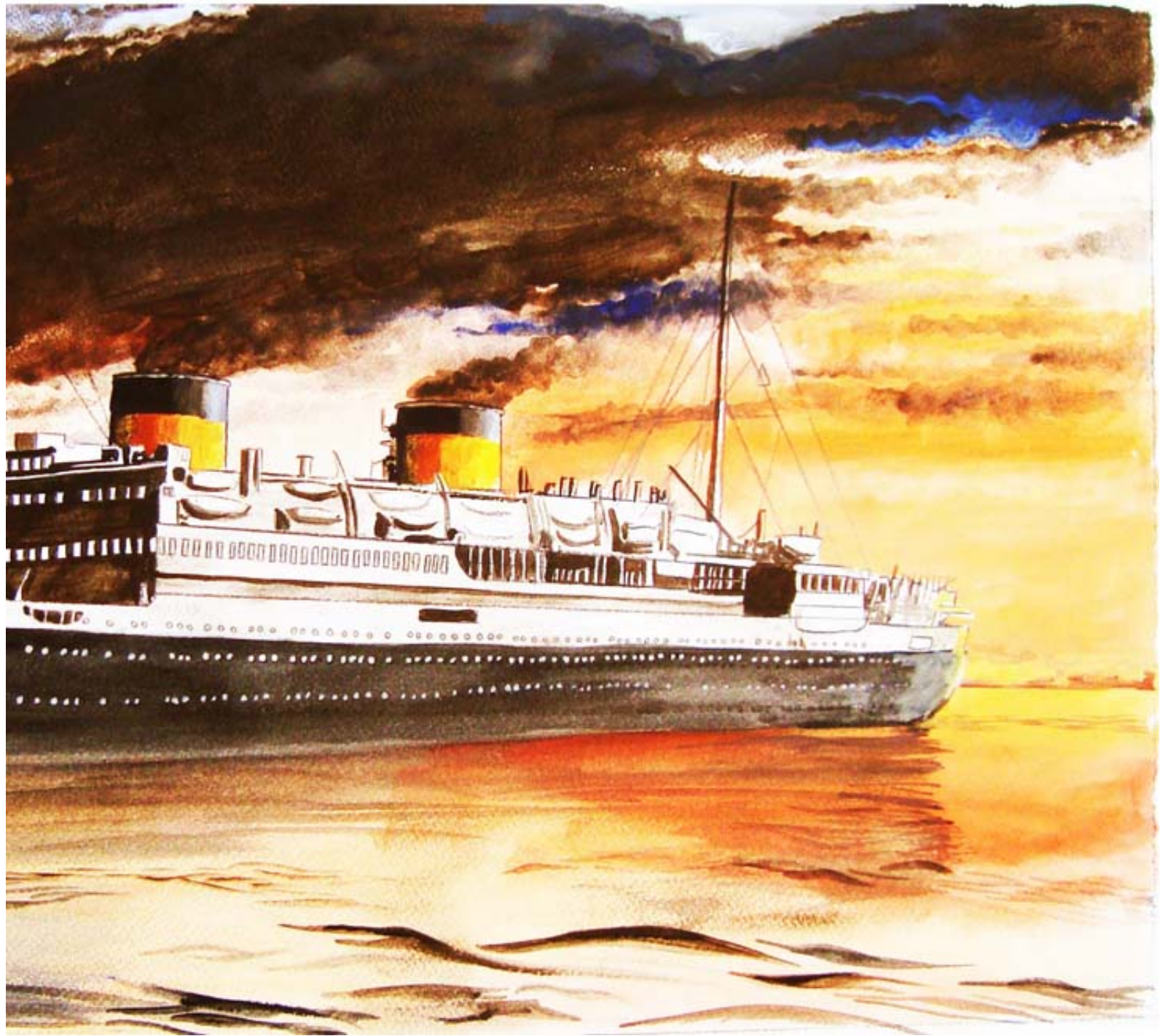
O dia está prestes a amanhecer e Santos sabe que o nascer do sol trará novas esperanças. A noite havia sido tensa, Santós se revirou na cama e mal pode dormir. Pensava na conversa que teve com Yolanda, por vezes achava que havia feito a coisa certa em desafiá-la, ai então se remoia de ódio por ter mexido com os sentimentos de tão doce criança. A luz começava a entrar pela veneziana e santos tomou assento na varanda aguardando a esfera solar como quem aguarda uma resposta universal para seus conflitos. Em meio a esta tormenta de pensamentos recebe a mensagem de que Soriano aguarda por ele para tomar o café.
Minutos mais tarde Soriano e Santós conversam no terraço enquanto a mesa do café ainda é colocada. Os dois pareciam ter perdido toda a classe demonstrada no belo jantar que tiveram na noite anterior. Santós chora enquanto de forma controlada Soriano tenta diminuir a dor de seu nobre amigo.
"Diga-me amigo" pergunta Soriano preocupado "o que aconteceu? Nunca te vi tão triste".
"Sabe Soriano" Santos responde tentando controlar a fisionomia "Deus sempre foi bondoso comigo, vivi até hoje em grande estilo, dirigi minha vida com a mesma técnica que tinha ao dirigir meus balões, conduzi grandes empresas que poucos ou nenhum homem se atreveu, me entretive com as pessoas mais influentes e notáveis que o mundo já viu e no entanto percebo que minha família se acaba em mim. Vi todos os meus amigos casando e procriando, vivendo as emoções cotidianas que testemunhava ao ver o relacionamento de meus pais enquanto que a mim restam os filhos que tive em matrimonio com os ares, meus balões e dirigíveis. Meu tempo está acabando e percebo que de todos os desafios que a vida nos traz, temo não ser mais capaz de desfrutar o de ter a minha própria família.
Sempre acreditei que com toda a fortuna que herdei nunca passaria por necessidades neste planeta, porem a necessidade que tenho dinheiro nenhum no mundo compra".
Mais uma vez Santos contorce a fisionomia e então abre um lindo sorriso entre as lagrimas, o marques apanha as mãos de Santós que estão sobre a mesa e fortemente as aperta compartilhando os sentimentos e também solta lagrimas.
Santós sabe que este foi o melhor consolo, não estava ali para receber conselhos e sim o apoio do amigo. "diga-me amigo"tentando mudar o assunto num ato caridoso "nunca me contaste como acumulou sua fortuna".
Santos parece gostar da idéia de mudar de assunto, se arruma na cadeira e começa sua narrativa "tudo aconteceu quando ainda era jovem, a meu pai, o senhor Henrique Dumont, não passara despercebida a minha Irresistível paixão pela navegação aérea, levou-me ao cartório do seu tabelião, e me concedeu a escritura de emancipação, aos 18 anos de Idade. Conduziu-me após ao seu escritório, depôs-me nas mãos títulos no valor de multas centenas de contos, dizendo-me:
- Já lhe dei hoje a liberdade; aqui está mais este capital.

Tenho ainda alguns anos de vida; quero ver como você se conduz; vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se se faz um homem; prefiro que não se faça doutor; em Paris, com o auxilio dos nossos primos, você procurará um especialista em Física, Química, Mecânica, Eletricidade, etc. estude estas matérias e não se esqueça que o futuro do mundo esta na Mecânica. Você não precisa pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessário para viver, eis aqui o meu presente, estou te dando o futuro. Seguindo sua recomendação não me fiz doutor...”

Neste exato momento chega Yolanda e com seu jeito brincalhão e pergunta “estou atrapalhando este belo momento de cavalheiros”.

Santós amplia seu sorriso e num ímpeto, levanta-se e abraça a sua “linda criança” ainda mais fortemente do que na noite anterior. Yolanda lhe retribui o abraço em momento de forte emoção.

“Hoje promete ser um dia de grande diversão, o sol nasceu lindamente e espero que nada nos afaste da alegria que nosso anfitrião, o Marquez de Soriano tem a nos oferecer” suplica Yolanda tentando resgatar a meninice e o espírito aventureiro de Santós, propondo que os assuntos mais pesados não venham a tona novamente. Santos concorda imediatamente e seu coração se enche alegria. Sabia que a partir daquele momento seus pecados estavam perdoados.

“Espero que tenham se alimentado bem” afirma Soriano compartilhando da alegria de Yolanda “pois temos pela frente uma empolgante viagem de carro a Paris”.

“Obaaa!” exclama Yolanda sorrindo de pura excitação, cerrando os olhos e batendo palminhas contidas junto ao rosto como costumeiramente fazia quando estava estourando de felicidade.
O Motorista traz um maravilhoso “Soriano Pedroso” novo modelo esportivo, a empolgação faz com que os três vibrem de emoção. Soriano foi dirigindo enquanto o perplexo motorista sentava-se no banco do passageiro. Santós e Yolanda sentaram-se no banco de traz como dois colegiais tímidos que mal se olhavam em um certo desconforto adorável. Nos primeiros cinco minutos do trajeto o silencio reinava no carro, Santos olhava a paisagem do lado direito enquanto Yolanda olhava a paisagem do lado esquerdo da bela estrada. Tomado de emoção Santos percebia gélidas gotas de água que pareciam surgir do nada, primeiro em sua orelha esquerda e depois no pescoço. Olhou para Yolanda que parecia estar muito compenetrada na paisagem, e passou a suspeitar que estava mesmo suando frio. Santos tirou seu lenço do bolso, limpou aquelas gotas misteriosas e voltou a olhar a paisagem. Minutos depois sentiu novamente o gotejar na orelha e no pescoço. Desta vez Santos vira rapidamente e percebe que Yolanda tem uma colherinha na mão e um sorriso maroto no rosto enquanto continua a olhar pela janela esquerda. Antecipando os próximos movimentos de Yolanda, Santós observa com o canto dos olhos, e percebe que a moça prepara-se para respingar uma colherinha que já havia mergulhado em sua garrafinha d’água em um movimento habilmente elaborado. Santos então continua a olhar pela janela e de forma dissimulada levanta seu braço e apanha a mão de Yolanda.
“me dá isso aqui...” fala Santos sorrindo como um adolescente enquanto tenta tirar a colherinha da mão de Yolanda, que se defende quase já sem ar de tanto rir. Soriano olha pelo espelho retrovisor e se diverte com a luta que desencadeia uma briga de cócegas mutuas.
A intimidade de Santós com Yolanda era invejável. Soriano percebia que ali se encontravam dois espíritos completamente compatíveis, Santos só parecia se comportar com aquele ar jovial na presença de Yolanda e ninguém mais.

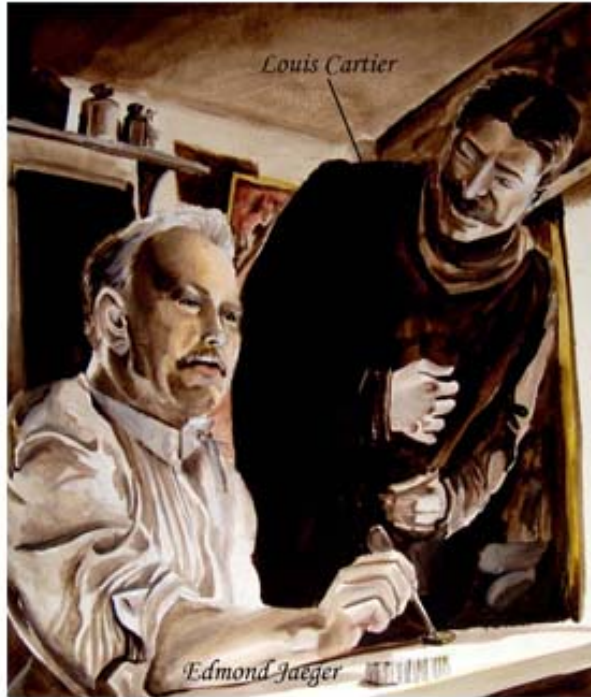
A viagem prosseguiu com as brincadeiras do casal até que em certo trecho da viagem o silencio tomou conta. Soriano olha pelo retrovisor e percebe que o clima de brincadeiras transformara-se em ternura. A impressão que teve fora a que o casal tinha acabado sair de um apaixonado beijo e estavam um a admirar o outro, mas seguramente Soriano não tinha a intenção de bisbilhotar a itimidade do casal e resolve reajustar o espelho para mais nada ver.
Os subúrbios de Paris já rodeavam o carro que seguia majestosamente, poucos quilômetros a frente erguia-se um maravilhoso boulevard. Ao longe lia-se numa faixa estendida entre dois mastros “Grand Concours d'Elégance Automobile de Saint-Cloud”. Yolanda afirmou com uma segurança que lhe era muito familiar “eu não preciso nem chegar lá para saber que este troféu já é nosso”.
“como pode ter tanta certeza?” pergunta Soriano reajustando o espelho retrovisor com olhar desafiador.
“Tenho muita sorte em tais concursos, dificilmente entro em um concurso sem sair dele com um troféu”.
“É melhor não desafiar a senhoura” Santós esclarece a Soriano “lembro-me muito bem do concurso que Yolanda ganhou no Vapor Astúrias em 1926, e da inveja que despertou em suas amigas de São Paulo”.
“Conte-me mais” pediu Soriano.
Yolanda continua “Era uma das primeiras viagens de um navio recém lançado ao mar pelos estaleiros da Harland & Wolff, de Belfast, mais um possante transatlântico destinado à linha da América do Sul. No novo navio, que recebeu o nome de Astúrias celebrávamos a bem conhecida a tradição das festividades de Netuno quando o mesmo passava pela linha do Equador.

Neptune

Nesta ocasião estava acompanhada da endiabrada Baby Cerquinho, que na falta de uma fantasia apropriada, improvisou uma. Usou um chapéu espanhol de pelúcias e um lindo lenço vermelho. Como eu já havia antecipado tal acontecimento, levei pronta minha fantasia de "La Madamme de Sévigné". Levamos o premio de melhores fantasias."

"Espero que tenha antecipado o seu trunfo para o nosso concurso de elegância automotiva pois já chegamos" diz Soriano causando certa apreensão no casal.

A festa se iluminava com os metais cromados bem polidos dos pára-choques e acessórios de automóveis incríveis. Marcas tradicionais estavam presentes; Panhard, Peugeot, Renault, e tantos outros. A elegância dos participantes ofuscava os tons vermelhos e verdes das latarias pintadas. Os juízes passavam, faziam perguntas e anotavam em suas pranchetas enquanto o ar se enchia do cheiro de pólvora dos flashes usados pelos fotógrafos. Santos e Yolanda pousam com naturalidade ao lado do lindo Soriano Pedrosa enquanto os flashes estouram, aumentando pobremente a luminosidade já bem grande do sol que tornara aquela tarde inesquecivelmente linda. Na ansiedade da resposta que seria divulgada até o final da tarde, Santós olhava compulsivamente para o seu relógio de pulso. Soriano percebe a ansiedade do amigo, abraça-o com seu braço direito enquanto olha para o lindo Cartier que Santós usa no esquerdo. "Ainda bem que neste concurso tens o relógio para conferir a passagem do tempo." Referindo-se a conhecida historia de como Louis Cartier tivera concebido o relógio de pulso que Santós usava. Santos ri e complementa "sim este me fez muita falta na conquista do premio Deutsche." Perplexa, Yolanda desabafa e assume não conhecer direito esta estória. Santos se enche de satisfação, pois sabe que tem a rara chance de contar suas aventuras aos amigos, e assim poderá se livrar da ansiedade da espera.

“Ganhei este modelo de meu mui amigo Louis Cartier, ao saber da minha dificuldade em olhar o relógio de bolso enquanto manobrava o meu dirigível de numero 6 quando da conquista do premio Deutshe.”

“Refere-se ao premio que conquistou ao manobrar seu dirigível ao redor da Torre Eiffel?”
“De fato, Monsieur Santos foi o primeiro a manobrar um Dirigível e também o primeiro a usar um relógio de pulso” afirma Soriano orgulhosamente.
“Quanto ao dirigível está corretíssimo meu caro Soriano, no entanto, não fui o primeiro a usar um relógio de pulso, a invenção do relógio de pulso não foi um privilegio meu e nem de Louis Cartier. Girard-Perregaux desenvolveu em 1880 um relógio para a Marinha Alemã para ser usado no pulso.”
“Sim, mas sem duvida o relógio de pulso ganhou a simpatia do publico com a sua figura.”
“Conte-me como isso aconteceu tio Alberto” pede carinhosamente Yolanda.

"Monsieur Cartier é e sempre foi um grande homem e um grande amigo, em um dos nossos encontros amigáveis, queixei-me com Cartier que era muito difícil olhar as horas no relógio de bolso e comandar meus dirigíveis ao mesmo tempo. Em 1904, Louis Cartier com a ajuda do mestre Edmond Jaeger, chegam a um protótipo do relógio de pulso, que me ajudaria a olhar as horas sem ter que retirar as mãos do comando. Nascido em Andlau na baixa Alsácia, Jaeger aprendeu seu ofício com o relojoeiro com Lebert em Epernay – França e como fabricante de cronômetros trabalhou com Bréget na rue de Paix em Paris. Em 1905, Jaeger abriu seu próprio negócio na famosa Saint-Sauveur no norte de Marais, considerada por século o distrito dos relojoeiros.

. Em 1907 mudou-se para Réaumur e assinou um contrato de 15 anos com meu mui amigo Louis Cartier para o desenvolvimento de cronômetros e um relógio de pulso. Eles sabiam que para a moda pegar precisavam de uma figura carismática, com estilo e ligada a alta tecnologia da época. Eles então me deram o honroso crédito de achar que ninguém seria melhor do que eu para promover seu novo invento. Foi assim que ganhei e passei a usar constantemente meu relógio de pulso que leva o meu nome – CARTIER - SANTOS".

"E quanto ao premio Deutsche, como foi que ganhou?" pergunta Soriano.

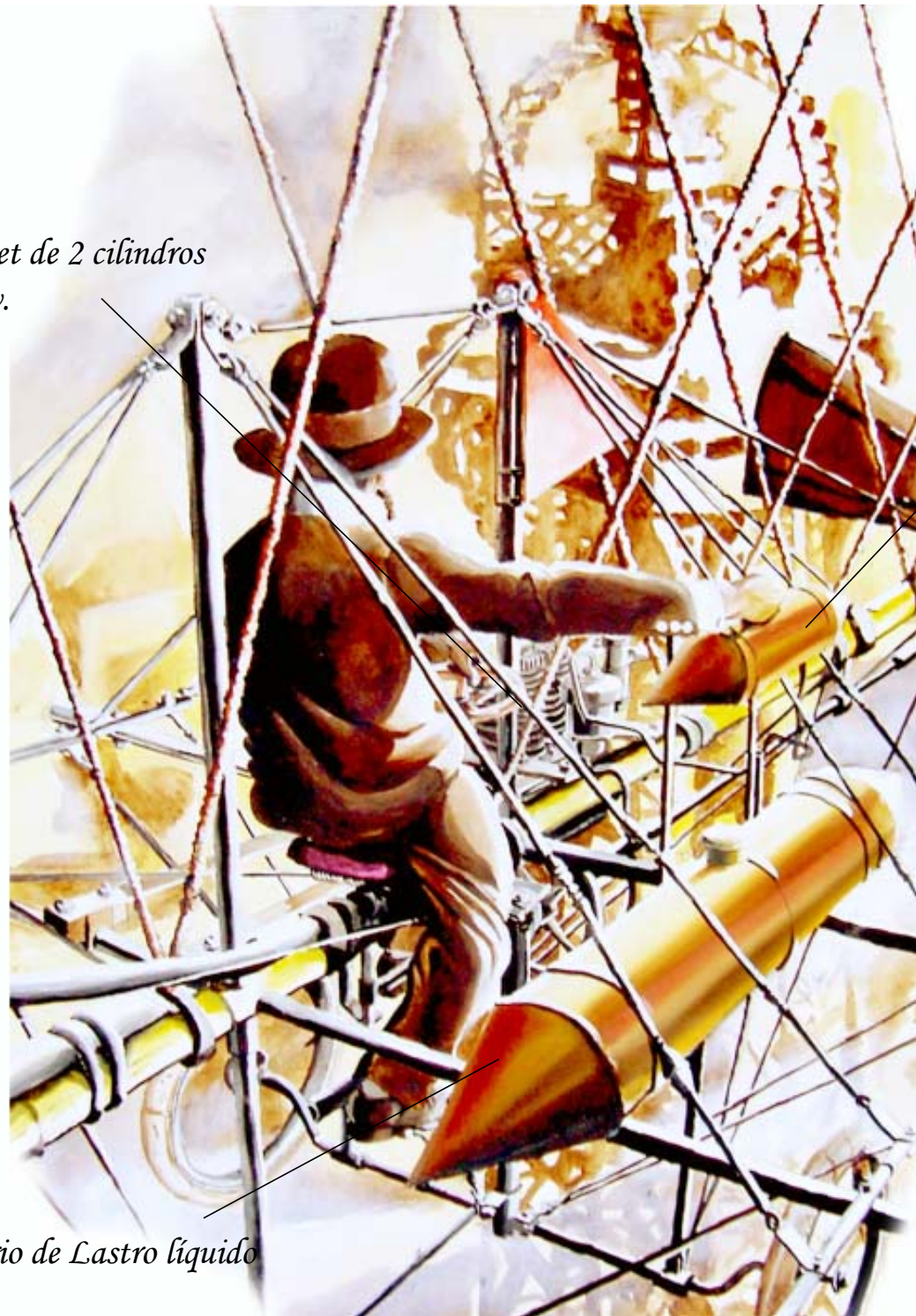
“Ser-me-ia impossível contar esta estória sem mencionar a grande Feira Universal que se realizava em Paris nos idos de 1900. A Exposição de 1900, com o seu cortejo de congressos sábios, aproximava-se. O Congresso Inter nacional Aeronáutico estava convocado para setembro. Eu quis que a nova aeronave estivesse em condições de lhe ser apresentado. Assim, a primeiro de agosto, acabei o "N.° 4", que devia ser a mais conhecida das minhas máquinas. É que quando, cerca de dezoito meses mais tarde ganhei o premio Deutsch, com um modelo inteiramente diferente, foram velhas reproduções deste "N.° 4", tiradas dos arquivos, que os jornais do mundo inteiro publicaram.

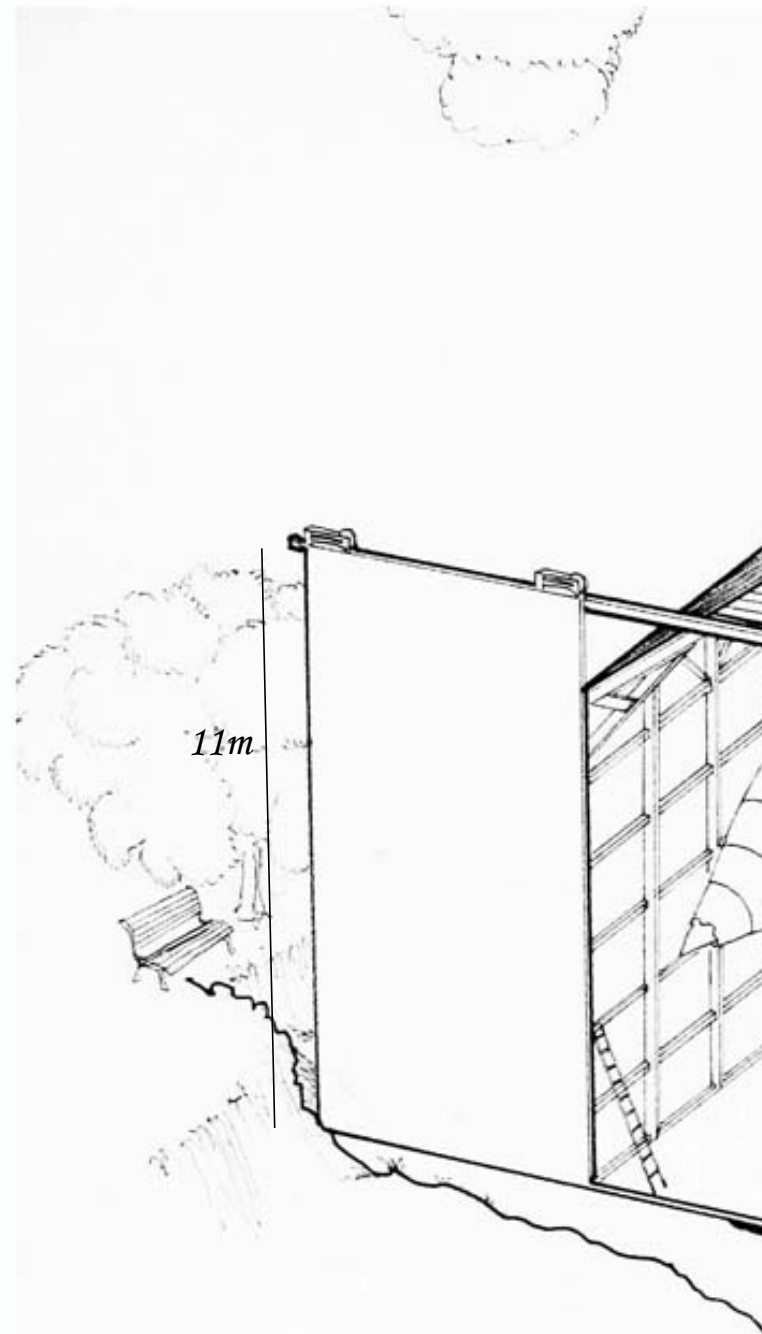
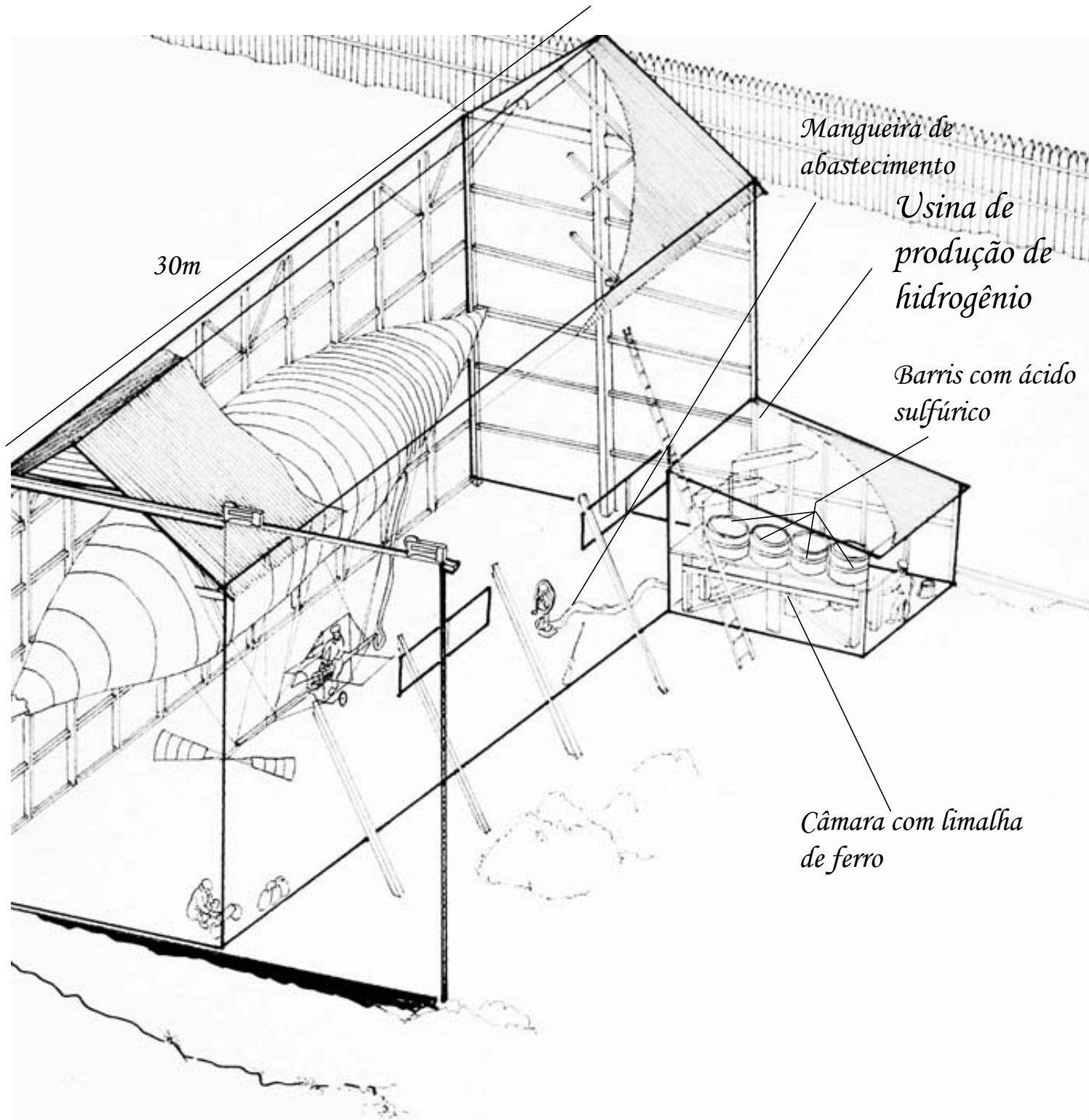
Eu o havia provido de uma sela de bicicleta. A haste de bambu do "N.° 3" aproximava-se aqui, duma quilha real. Não pendia mais por cima da minha cabeça; complicada por um entrecruzamento de peças verticais e horizontais, e de todo um sistema de cordas fortemente esticadas, sustentava diretamente, como em uma teia de aranha, o motor, o propulsor e sua maquinaria, o tanque de petróleo, o lastro, e por fim o próprio navegador. A barquinha fora excluída.

Ao centro da teia de aranha, por baixo do balão, eu incorporára um quadro de bicicleta; aí devia eu ficar, montado na sela. A ausência de barquinha parecia deixar-me escarranchado sobre uma barra, numa misturada de cordas, tubos e mecanismos. O sistema, não obstante, era facilmente manejável, porque, em redor do quadro de bicicleta estavam dispostas cordas para manobrar os pesos deslocáveis, para fazer produzir a faísca elétrica no motor, para abrir e fechar as válvulas, abrir e fechar a torneira do lastro d'água, para comandar, em uma palavra, as diversas funções da aeronave. Sob os pós eu tinha pedais para por em marcha um novo motor a petróleo de 7 cavalos, que acionava um propulsor de duas asas. Cada uma destas media quatro metros de largura e, feitas de seda esticada sobre placas de aço, eram bastante fortes. Para dirigir, minha mãos repousavam sobre o guidão da bicicleta, ligado ao leme.

Quanto ao balão, media 39 metros de comprimento, para um diâmetro centra de 5,10m, com uma capacidade de 420 metros cúbicos. Sua forma era uma transição entre os delgados cilindros dos meus primeiros modelos e a deselegante pesada forma do "N.° 3". Por Isto, achei conveniente, por medida de prudência, adaptar-lhe interiormente um balão compensador de ar, alimentado por um ventilador rotatório, como o do "N.° 2". E como ele era menor que o precedente, voltei ao hidrogênio para obter uma força ascensional suficiente. Não havia mais, aliás, inconvenientes que me obstasse essa volta, pois já dispunha dum gerador próprio. Bem abrigado no seu aeródromo, o "N.° 4" poderia permanecer cheio semanas seguidas.

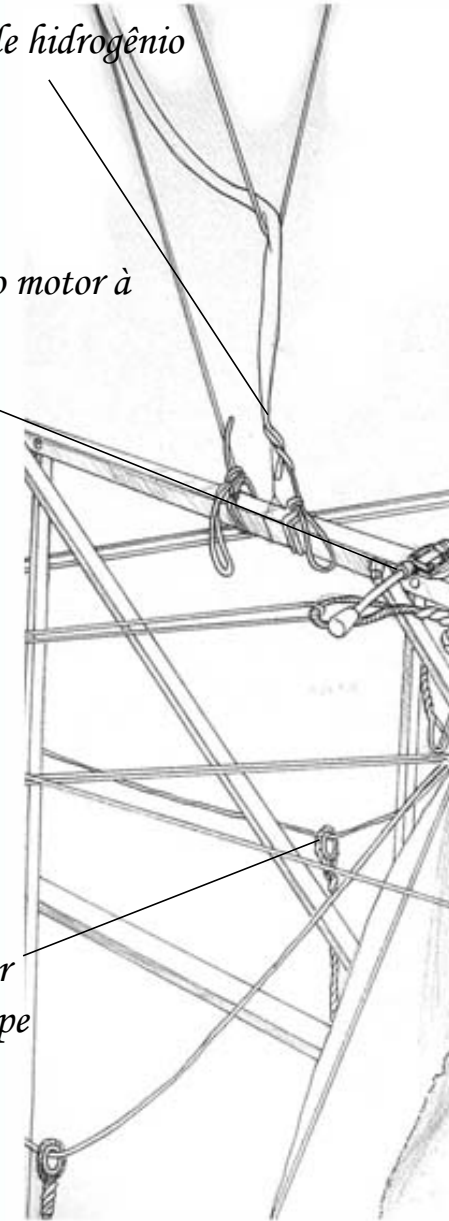
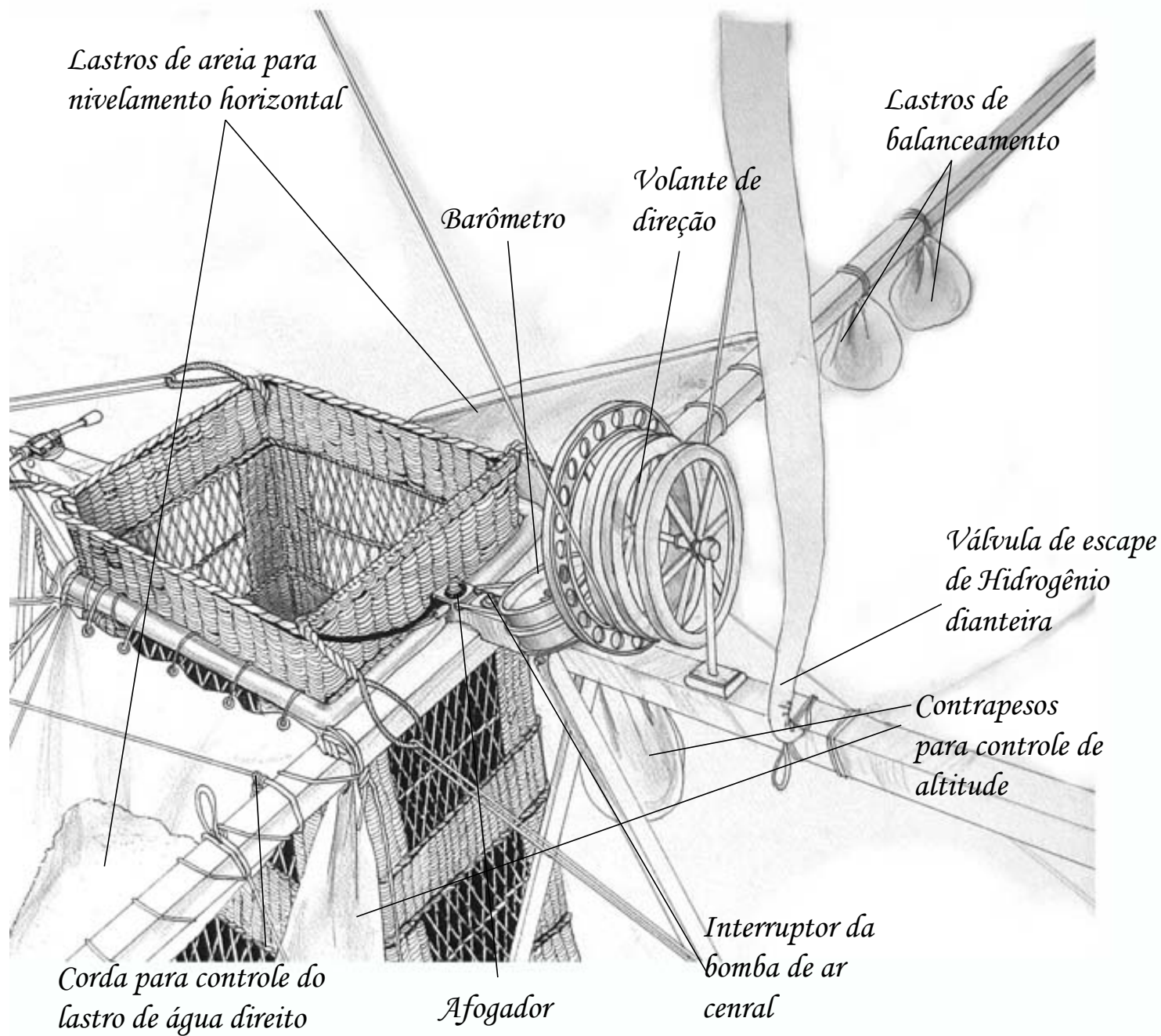
Foi a bordo deste aparelho que fiz igualmente experiências do propulsor colocado á frente e não atrás. Girando na extremidade anterior da quilha travessão, a hélice, ao em vez de empurrar a aeronave, puxá-la- ia. Um novo motor de 7 cavalos, de 2 cilindros, imprimia-lhe uma velocidade de 100 rotações por minuto, e produzia, dum ponto fixo, um esforço de tração de cerca de 30 quilos.

Motor Buchet de 2 cilindros
Potência7 cv.
Tanque de
combustível
Reservatório de Lastro líquido

Com suas peças transversais, seu quadro de bicicleta e seu mecanismo, a quilha travessão apresentava um peso considerável. De tal sorte que, apesar de enchido com hidrogênio, eu não podia tomar senão 50 quilos de lastro. Quase diariamente, em agosto e setembro, experimentei a nova máquina nos terrenos do Aéro Club, em Saint Cloud. O mais memorável desses ensaios teve lugar a 19 de setembro, em presença dos membros do Congresso Internacional Aeronáutico. A despeito dum acidente de ultima hora, produzido no leme, e que me impediu de realizar uma ascensão livre diante desses homens de ciência, elevei-me contra um vento muito forte, e lhes dei, conforme eles tiveram a bondade de proclamar, uma demonstração satisfatória da eficácia dum propulsor aéreo acionado por um motor a petróleo.
Uma das personalidades do Congresso, o professor Langley, fez questão de assistir, alguns dias mais tarde, a um dos meus ensaios ordinários; e dele recebi o mais cordial encorajamento.
Estas experiências tiveram como resultado animar-me a dobrar a potência do propulsor, adotando o tipo de motor a petróleo "quatro cilindros", sem camisa d'água, ou seja, o sistema de resfriamento por ventoinha. O novo motor foi-me rapidamente entregue, e cuidei de adaptá-lo á aeronave. Seu acréscimo de peso impunha-me a obrigação de construir um novo balão, ou pelo menos, de aumentar o existente. Tomei o segundo partido. Cortei o balão ao meio e intercalei um acréscimo, tal como se faz com as mesas elásticas, levando o comprimento a 33 metros. Só então vi que para abrigá-lo faltavam 3 metros ao aeródromo. Prevendo minhas necessidades futuras, aumentei de 4 o comprimento deste.
Motor, balão, garage, tudo foi transformado em quinze dias. A Exposição estava ainda aberta.

Mangueira de
abastecimento
Usina de
produção de
hidrogênio
30m
Barris com ácido
sulfúrico
Câmara com limalha
de ferro

Infelizmente, com o outono começara a estação das chuvas. Após duas semanas do pior tempo possível, durante as quais meu balão esperou completamente cheio, esvaziei o hidrogênio e empreendi experiências com o motor e o propulsor. Não foi tempo perdido.Aumentando a velocidade do propulsor para 140 voltas por minuto, realizei, dum ponto fixo, um esforço de tração de 55 quilos. Tal foi a força de rotação e a frialdade da corrente de ar provocada que contraí uma pneumonia.

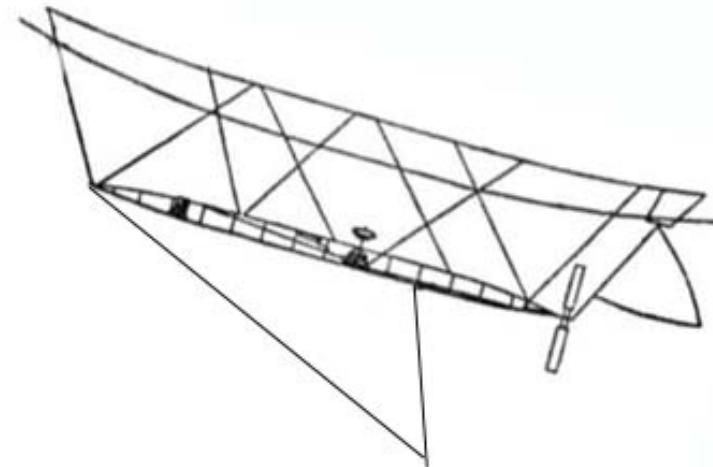
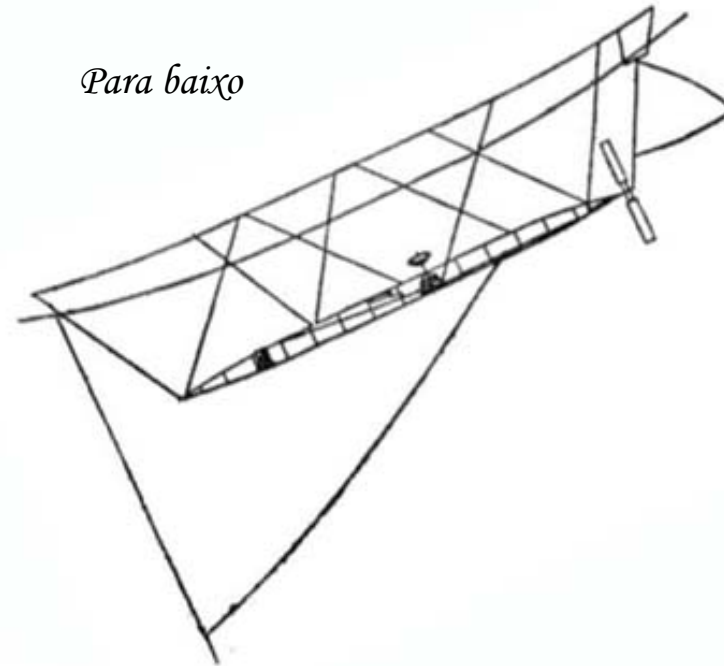
Fui curar-me em Nice. E aí, durante a convalescença, tive uma idéia que tomou a forma da minha primeira verdadeira quilha de aeronave. Numa pequena oficina de carpinteiro, fabriquei com as minhas próprias mãos um comprido quadro de madeira de pinho, de secção triangular, muito leve e muito rígido. Apesar de medir 18 metros de comprimento, pesava tão só 41 quilos. As junturas eram em alumínio. E para garantir a leveza, para assegurar a rigidez, para que oferecesse a mínimaresistência ao ar e a mínima sensibilidade ás variações higrométricas, tive o cuidado de reforçá-lo, não mais com cordas ordinárias, mas com cordas de piano.

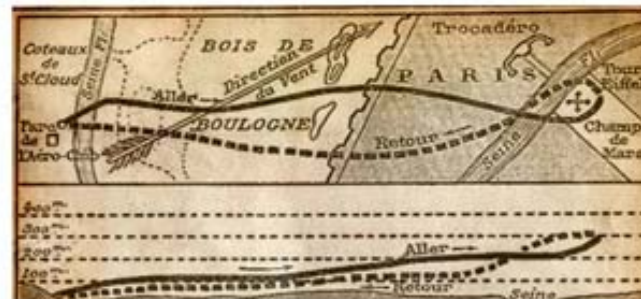
Como uma idéia traz outra, imaginei algo de inteiramente novo em aeronáutica. Por que não utilizar as cordas de piano também para todas as suspensões do dirigível, em lugar das cordas e cabos utilizados até aí pelos aerostatos? Realizei a inovação e não tive senão que louvar-me. Estas cordas de piano cujo diâmetro é de oito décimos de milímetro possuem alto coeficiente de ruptura, e uma superfície tão delgada que sua substituição á corda ordinária nas suspensões constituem maior progresso que muitas invenções mais brilhantes. De fato, constatou-se que as cordas de suspensão opõem ao ar quase tanta resistência quanto o próprio balão. Coloquei o propulsor atrás da quilha, por não ter encontrado vantagem em o haver posto na proa do "Santos-Dumont N.° 4", onde atrapalhava a manobra do "guide-rope". Um novo motor do tipo "quatro cilindros" e da força de 12 cavalos, sem camisa d'água, acionava desta vez o propulsor, por intermédio dum eixo oco de aço.

Lastros de areia para
nivelamento horizontal
Lastros de
balanceamento
Volante de
direção
Barômetro
Válvula de escape
de Hidrogênio
dianteira
Contrapesos
para controle de
altitude
Interruptor da
bomba de ar
cenral
Corda para controle do
lastro de água direito
Afogador

O motor ocupava o centro da quilha; eu lhe fazia contrapeso instalando-me bem na proa da barquinha; na parte um pouco mais adiante estava o "guide-rope", ao qual liguei uma pequena corda mais leve, que, por sua vez, passada numa pequena roldana situada atrás da quilha, ia em seguida realcançar a barquinha, onde a fixei, próximo da minha mão. Por essa forma eu fazia desempenhar pelo próprio "guide-rope" o trabalho dos pesos deslocáveis. Supondo, por exemplo, que seguindo a aeronave uma direção horizontal, eu desejasse mudá-la; era só puxar a corda de modificação do "guide-rope"; ela levaria este para trás, conduzindo nessa direção o centro de gravidade de todo o sistema; a proa da aeronave se levantaria, e, pelo efeito da força do propulsor, eu subiria em diagonal.

O leme ficava atrás, como de hábito; os cilindros "water ballast", os pesos deslocáveis acessórios, o motor a petróleo, a maquinaria, tudo encontrava seu lugar na nova quilha, bem equilibrada. Pela primeira vez no curso destes ensaios, como aliás, pela primeira vez em aeronáutica, fiz uso de lastro líquido. Dois reservatórios de cobre muito fino, com uma capacidade total de 54 litros, e cheios d'água, achavam-se presos á quilha como acabo de dizer, entre o motor e o propulsor, e eu havia arranjado suas torneiras de forma que, da barquinha, eu podia abri-las ou fecha-las por meio de dois fios de aço.

Antes mesmo que fosse perfeita a adaptação da nova quilha ao balão ampliado do meu "N.° 5", e em recompensa dos meus trabalhos de 1900, a Comissão Cientifica do Aéro Club tinha me concedido seu "Prêmio de Encorajamento" instituído pelo sr. Deutsch de la Meurthe um ano de juros dum capital de 100.000 francos. Para incitar outros pesquisadores a prosseguirem o difícil e oneroso estudo da aerostação dirigível, disponibilizei do meu lado, estes 4.000 francos á disposição do Aéro Club, afim de que ele instituísse um novo prêmio, e quis que as condições fossem bastante simples:

"O prêmio Santos-Dumont será outorgado ao aeronauta, membro do Aéro Club de Paris — excluído o fundador do premio — que, entre 1.° de maio e 1.° de outubro de 1901, partindo do parque de aerostação de Saint Cloud, contornar a Torre Eiffel e voltar ao ponto de partida, em não importa que espaço de tempo, sem haver tocado a terra, e, apenas pelos meios de que dispuser a bordo.

"Se o prêmio não for ganho em 1901, o concurso continuará aberto no ano seguinte, sempre de 1.° de maio a 1.° de outubro, e assim sucessivamente até que haja um ganhador".
O Aéro Club, para sublinhar a importância da prova, decidiu atribuir sua mais alta recompensa, uma medalha de ouro, ao vencedor do premio Santos-Dumont. Seus registros lá estão para atestá-lo. Mas os 4.000 francos ficaram sempre na caixa do Club."
"Parece que a esta altura do campeonato, não tinha ninguém na sua frente" comenta Soriano de forma debochada.
"De fato estava muito adiantado em minhas pesquisas, não pensava e não fazia outra coisa que me dedicar sem por cento a meus novos inventos.
Foi então que veio a tona o Premio Deutsche, criado em favor da navegação aérea na primavera de 1900. Nessa época eu pilotava o "N.° 3", e tinha tido já pelo menos uma ocasião de cumprir, sem me enganar, o trajeto imposto pela prova, seja: da Torre Eiffel ao Sena, passando por Bagatelle.
Instituído pelo sr. Deutsch de la Meurthe, membro do Aéro Club de Paris, o prêmio, do valor de 100.000 francos, devia ser conferido pela Comissão Cientifica do Club ao primeiro balão dirigível ou aeronave que, entre o 1.° de maio e 1.° de outubro de 1900, 1901, 1902, 1903 ou 1904, se elevasse do parque de aerostação de Saint Cloud, e sem tocar em terra, por seus próprios meios, após descrever uma circunferênciaa tal que nela se encontrasse incluso o eixo da Torre Eiffel, retornasse ao ponto de partida, no tempo máximo de meia hora.
A Comissão Científica do Club tinha sido convocada expressamente para formular os termos do concurso e ajustar as condições como melhor lhe parecesse. Em razão de algumas condições, eu não havia tentado ganhar o premio com o "N.° 4". O trajeto, do parque de aerostação do Club á Torre Eiffel e a volta, representava uma distancia de 11 quilômetros e devia — inclusive o contorno da Torre — ser completado em meia hora.

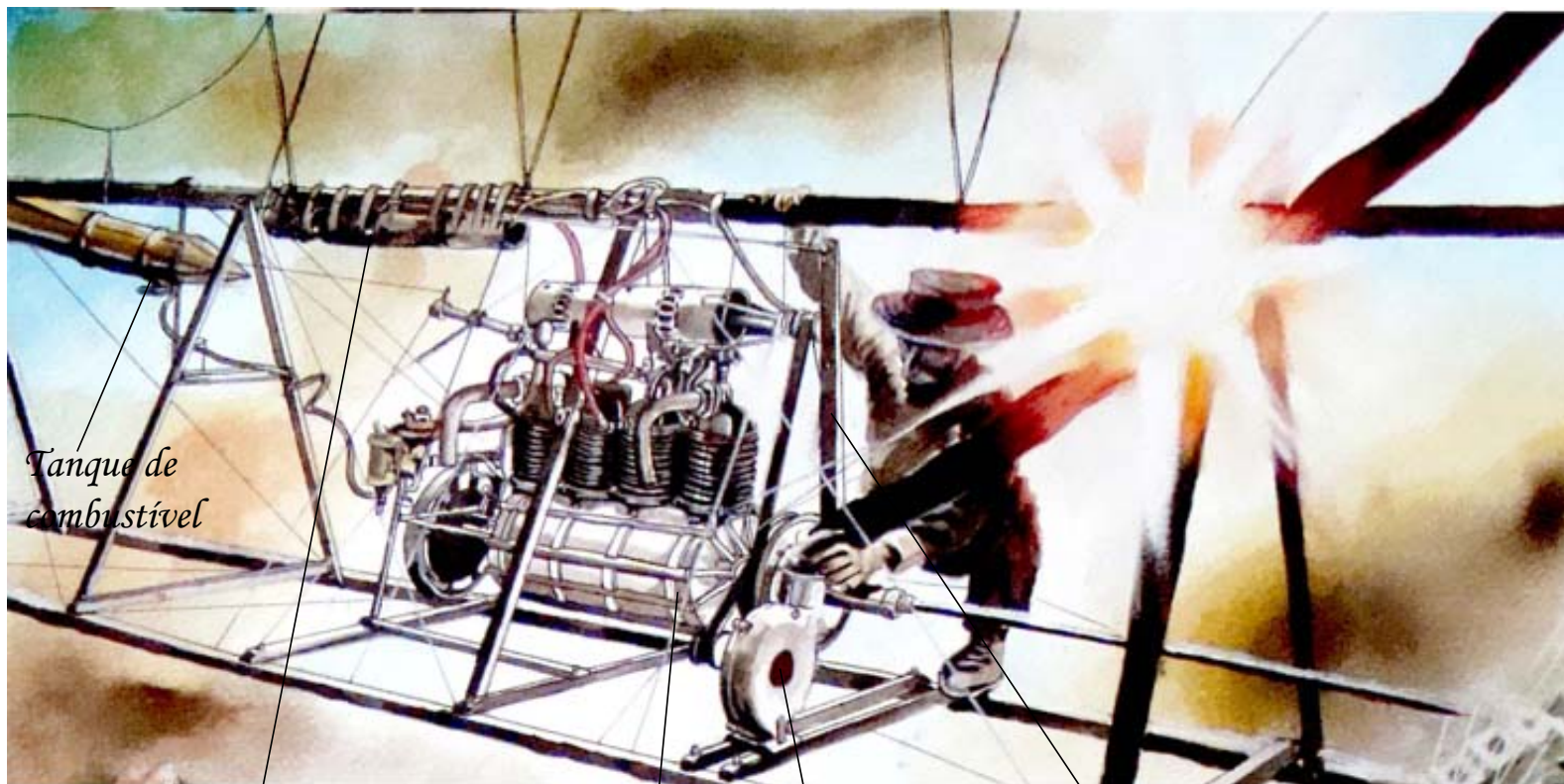
Isto exigia, com tempo calmo, uma velocidade de 25 quilômetros horários nas retas; e eu não estava certa de poder manter esta marcha durante todo o percurso, com o "N.° 4".
Havia sido estipulado, além do mais, pela Comissão, que os seus membros, juízes designados de todos os ensaios, deviam ser prevenidos, em cada caso, com vinte e quatro horas de antecedência.
Tal condição tornava, naturalmente, tão vãos quanto possível, todos os pequenos cálculos baseados, seja sobre uma velocidade dada por tempo calmo, seja sobre tal ou tal corrente de ar que porventura reinasse vinte e quatro horas antes da prova. Apesar de Paris estar situado no fundo de um prato do qual um círculo de colinas forma os bordos, as correntes de ar aí são particularmente variáveis, e as bruscas mudanças meteorológicas, muito freqüentes.
Eu previa, igualmente, que uma vez, preenchido o ato formal de reunir a Comissão Científica sobre um ponto do Sena tão afastado como Saint Cloud, o concorrente se colocava, até certo modo, na obrigação moral de continuar a prova, qualquer que fosse o aumento da força das correntes de ar, e qualquer que fosse o tempo que encontrasse: chuvoso, seco, ou simplesmente úmido.

Essa obrigação moral estender-se-ia ainda ao caso em que o aeronauta se sentisse impossibilitado de executar o ensaio, por motivo de uma modificação imprevista nas condições da própria aeronave. Não se convoca inutilmente um corpo de personagens eminentes para a distante ribanceira de um rio. No entretanto, no intervalo entre a notificação da prova e esta, um balão alongado, por mais vigiado que fosse, podia perfeitamente, sem que ninguém percebesse, perder a tensão. Uma experiência preliminar, na véspera, podia facilmente desarranjar uma máquina tão delicada com um motor a petróleo modelo de 1900. Eu compreendia, enfim, que uma elementar cortesia interditava por assim dizer aos concorrentes, reunir a Comissão á hora que justamente melhor convém aos ensaios de dirigíveis sobre Paris, a hora calma da aurora. O duelista pode permitir-se convidar seus amigos a essa hora sagrada, mas não o capitão de aeronave."

"Esta comissão estabelece muitas regras para a participação da prova e nenhuma quanto a segurança dos participantes." Comenta perplexa Yolanda.

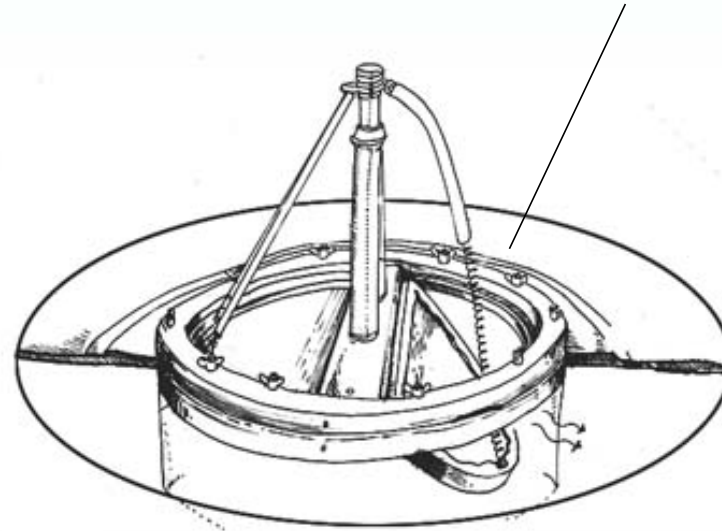
"O dirigível era uma invenção recente, não se conhecia os perigos até que alguém se submetesse aos riscos" responde Santós.

"Se bem me lembro, somente o senhor participou da prova. As regras eram só para você, certo?" pergunta Soriano.

"Só para mim e quem mais tivesse apto a construir e manejar maquinas voadoras."

"Deve ter sofrido muitos acidentes para atingir as metas da prova" afirma a agora assustada Yolanda.

"De fato sofri alguns acidentes, o pior deles ocorreu no dia oito de agosto, o duplo oito".
"Realmente o numero oito não te imprime bons fluidos" comenta Soriano.
"O que aconteceu no dia 08/08?" pergunta Yolanda.
Santos arruma-se na cadeira enquanto sua expressão parece cambiar pesadamente.
"Meu "N.° 5" — construído com o balão aumentado do "N.° 4", a nova quilha o motor e o propulsor que descrevi estava preparado para a prova.
Tive apenas de dirigi-lo para, do primeiro arranco, preencher as condições do premio que criara.
Meu primeiro vôo com o "N.° 5" ocorreu no dia 12 de julho de 1901. Não me preocupei com o tempo e sim de manobrar o dirigível no percurso para conhecer as condições da prova. Fiz outros vôos e sofri outros revezes, até que chego no terrível dia oito de agosto de 1901, dia em que sofro meu pior acidente."
Soriano e Yolanda agora prestam ainda mais atenção ao emocionado senhor Dumont.

Na presença da Comissão Científica do Aéro Club, larguei-me para a Torre Eiffel. Contorneia ao cabo de 9 minutos e tomei a direção de Saint Cloud. Por infelicidade, um acidente enfraquecera a mola de uma das válvulas automáticas e o balão perdia hidrogênio.
Mesmo antes de chegar á Torre já eu havia notado o começo do escapamento. Se isto acontecesse em tempo ordinário, eu teria logo descido.

Estava porém empenhado numa prova que deveria proporcionar grande honra ao vencedor, e minha velocidade havia sido boa. Arrisquei prosseguir.
O balão contraía-se visivelmente; a tal ponto que ao alcançar as fortificações de Paris, perto de La Muette, as cordas de suspensão arqueavam-se tanto que as mais vizinhas do propulsor engancharam-se na hélice em marcha.

Vi o propulsor cortá-las e arrancá-las. Parei o motor. O vento, que soprava com força, levou instantaneamente o aparelho para o lado da Torre Eiffel. Ao mesmo tempo, eu caía. A perda de gás era considerável.

Teria podido atirar fora muito lastro e amortecer sensivelmente a queda, mas assim o vento teria tempo de me jogar contra os ferros do grande monumento. Preferi deixar a aeronave ir a seu modo Para os espectadores, a cena devia ter a aparência dum terrível desastre; para mim, o pior detalhe era que a aeronave perdia o equilíbrio. O balão, meio vazio, agitava sua extremidade flácida como se fora um elefante a mover a tromba; e sua proa empinava de maneira inquietante.

O que mais eu temia era que a tensão desigual das cordas de suspensão as fizesse rebentar uma a uma e que eu fosse precipitado ao solo.
Mas porque, o balão balançava sua extremidade vazia, e de onde me vinha esta sobrecarga de perigo? Porque o ventilador não cumpria sua missão, que era alimentar o balão interno de ar e manter assim, em estado, em volta dele o grande invólucro exterior? É o que explica a natureza do acidente.

O ventilador havia parado assim que fora parado o motor; e eu tivera de parar o motor para impedi-lo de partir as cordas vizinhas, no momento em que o balão começara a se esvaziar, por motivo da perda de gás.Em verdade, enquanto em funcionamento, o ventilador não se revelara capaz de evitar o esvaziamento do balão. Talvez o balão de ar se tivesse recusado a esticar na medida conveniente.
Um empregado do construtor que veio ver-me no dia seguinte, para receber os planos do invólucro dum "N.° 6", fez-me concluir que o verniz do balão interno de ar do "N.° 5" não havia secado convenientemente, antes de ele ser posto no seu lugar, e que algumas das suas partes, ou haviam aderido entre si, ou aos fundos, ou aos lados do balão externo. Eis o que se ganha com as pressas excessivas!

Eu caía. E o vento me levava para a Torre Eiffel. Já me havia jogado tão longe que eu esperava aterrar abaixo do Trocadero, sobre o terraço do Sena. Minha barquinha e toda a quilha haviam passado os edifícios do Trocadero. Se meu balão fosse esférico, telos-ia superado também. Mas nesse momento decisivo, a extremidade do meu balão alongado, que conservava ainda todo o seu gás, foi bater contra um telhado mesmo no momento de franqueá-lo. O balão estourou, com um grande barulho, exatamente igual ao de um saco de papel que se encheu de ar e que se arrebenta. Foi a "terrível explosão" de que falaram os jornais.

Eu me havia enganado de alguns metros na avaliação da força do vento. Ao em vez de ter ido cair sobre o terraço do Sena, encontrava-me suspenso, na minha barquinha de vime, por cima do pátio dos edifícios do Trocadero. A quilha da aeronave, que me sustentava, inclinava-se a 45 graus entre o muro alto do pátio e o teto duma construção mais baixa. E mau grado o meu peso, o peso do motor e da maquinária, mau grado o choque que havia recebido, resistiu maravilhosamente.

A travessa de pinho e as cordas de piano, de Nice, haviam-me salvo a vida. Após uma espera que não me pareceu nada divertida, chegou-me uma corda lançada do telhado mais alto. Amarrei-me a ela, e fui içado.

Constatei então que meus salvadores eram os bravos bombeiros de Paris. Da sua estação de Passy haviam observado o vôo da minha aeronave; haviam visto minha queda, e tinham acorrido. Após tirarem-me do embaraço, empregaram-se no salvamento do aparelho. A operação foi penosa. O que restava do invólucro e das cordas pendia em um estado lamentável; não foi possível retirar nada se não em frangalhos, aos pedaços.

Mas eu escapara ao desastre, ainda que por pouco, é certo. E o curioso é que o perigo que me ameaçara não fora aquele que tanto eu receara durante o período de ensaios nas proximidades da Torre Eiffel.

Um jornalista parisiense disse que se a Torre não existisse seria mister inventá-la para as necessidades da aerostação. É verdade que os engenheiros instalados no seu alto tem em mãos todos os instrumentos necessários para observar o estado do tempo; seus cronômetros são exatos; e, como disse o professor Langley em uma comunicação ao Comité da Exposição Universal de São Luís, a posição da Torre, como marco central, universalmente visível á distancias consideráveis, faz dela um ponto de referencia único para os concursos aéreos.

Evoluí em sua volta, por minha própria iniciativa, em 1899, antes que alguém sonhasse nas estipulações da prova do premio Deutsch.

O caso porém é que, contornar a Torre, imprimia á prova um elemento capital de perigo.

Meu temor em terra era que, na minha impaciência, um erro de direção ou qualquer vento de lado me atirasse contra a Torre. O choque faria arrebentar o balão; eu iria ao solo como uma pedra; nem a mais extrema prudência, nem o cuidado que eu tomava, descrevendo um círculo muito largo, poderiam livrar- me do perigo. Que meu motor tivesse um capricho, que parasse — como já o havia feito quando eu passava por cima dos controladores de Saint Cloud, de volta do meu primeiro ensaio, a 13 de julho de 1901 — e estaria eu sem meios para dirigir a descida.

Receei pois sempre, como o mais grave de todos os perigos, o contornar a Torre Eiffel. Nunca procuro elevar-me muito alto. Pelo contrário mantenho o "record" das baixas altitudes em balão livre. Na travessia de Paris, entretanto, sou obrigado a mover-me por cima e por fora da linha das chaminés e dos campanários. A Torre Eiffel, era, repito-o, o mais grave de todos os meus perigos: e representava o meu objetivo."

Capitulo X – O Grande Prêmio

Ao termino do relato, Santós estava visivelmente abalado, o silencio foi inevitável. Yolanda pede licença para buscar um pouco de água para abastecer sua garrafinha.
Soriano, entra no grande dilema; não sabe se abusa da intimidade do amigo e pergunta a Santos sobre Yollanda; ou permanece quieto e morre de curiosidade sem saber o porque daquele clima. A pergunta faria mais sentido naquele momento.
"Diga-me Santos..."
"já sei, e sobre Yolanda não é? Eu iria te contar quando tivesse tempo".
Na verdade aquele não era o comportamento típico de Santos=Dumont, que sempre fora muito reservado. Mas aquelas semanas haviam sido muito especiais.
"Conheci Yolanda em 1918 na casa de meu irmão Henrique na praia do Flamengo no Rio de Janeiro. Minha cunhada Amália era tia de Yolanda".
"Ufa... Por alguns instantes pensei realmente que ela fosse sua sobrinha" desabafa Soriano. Ambos riem.

"Não, ela não é minha sobrinha... muito bem, naquela época ela passava uma temporada na casa de meu irmão junto com sua mãe, Guiomar Ataliba Nogueira. Desde que a conheci fiquei apaixonado. Passei a visitar a casa de meu irmão periodicamente. Sempre que podíamos, íamos ver a lua na praia do Flamengo, que ficava especialmente linda aquela época do ano.
Certa vez convidei-a para ir a minha casa em Petrópolis"
"Aquela que chama de 'A Encantada', não é verdade?"
"Sim, a própria. Quando estávamos no auge de nossos encontros, Yolanda decide por se casar com Jaime da Silva Telles, meu coração se desfez em pedaços.
Foi então que em 1921 eles se casaram. Depois disso nós nos encontramos por algumas vezes no Brasil e outras tantas vezes aqui mesmo na Europa.
No entanto, foi em St Morritz que magicamente, o que fora um amor lindo recomeçou a renascer"
"Ela diz que o amor que sente pelo senhor é platônico" afirma Soriano de forma convencida."
"Não há nada de platônico em nosso relacionamento".
Novamente ambos dão muita risada enquanto Yolanda se reaproxima.
"Do que estão rindo?" pergunta desconfiadamente Yolanda.
Santós e Soriano voltam a se olhar como dois amigos velhos e sem responderem soltam outra gargalhada.
Yolanda fica sem a resposta que já parece saber. Era obvio que estavam falando dela. Yolanda deveria se sentir mal com aquela situação, no entanto, sabe que seus segredos mais íntimos estavam em muito boas mãos, nas dos dois homens que ela mais confiava naquele momento.
"Diga me Santos..." sugere Yolanda "o que aconteceu apos o acidente de 08 do 08?"
"Uma série de pequenas mudanças no meu dirigível e de grandes mudanças na minha forma de atingir o problema do vôo dirigível. Paguei aos proprietários do Hotel Trocadero a quantia de 155,40 francos conforme resolução do Tribunal de Paz do VIIIe Arrondissement de Paris

Naquele dia voltei para casa, tive como prioridade cuidar das minhas escoriações. Estava com uma mancha rocha na altura da cintura após a incrível manobra de montanha russa de Thompson que meu dirigível proporcionou. Foi então que algo muito estranho me aconteceu".

"Acho que já sei o que vai dizer. Já havia ouvido falar das damas que passariam a consolá-lo apos os acidentes". Antecipa a já enciumada Yolanda.

"Creio que não conheço esta estória" afirma o sarcástico Soriano.

"De fato, fui abordado quando estava próximo a entrada de meu apartamento por uma meia dúzia de lindas mulheres que acompanharam minhas desventuras e estavam... estavam muito dispostas a consolar-me".

"Isso é inusitado" afirma Soriano com um sorriso no rosto enquanto Yolanda expressa um sorriso de repreensão a Dumont por se vangloriar de forma machista do assedio que recebera.

Percebendo que já havia se exposto muito com assuntos de ordem tão intima, Santós decide não se aprofundar muito, todos olham para os lados enquanto o silencio perturbador domina o grupo. Neste instante Yolanda percebe jornalistas da imprensa brasileira no evento, Santós também percebe e decide se afastar do grupo sem nada dizer.

Os jornalistas já haviam visto Yolanda e aproximaram-se. Yolanda por sua vez, sabia que a presença dos jornalistas poderia provocar um mal estar ainda maior ao já desgastado relacionamento com Jayme. A melhor opção era receber a imprensa e tratá-los com bom humor. Enquanto os jornalistas se aproximaram de Soriano e Yolanda Santós afastou-se sorrateiramente parque adentro.
Sentia-se como uma criança que fugia das conseqüências de sua malcriação. Não sabia se sua fuga havia sido percebida pelos jornalistas. Sentou-se próximo as bétulas com seus troncos malhados já bem afastado do grupo e colocou-se a meditar.
Sem saber quando retornar, começou a refletir sobre sua situação da mesma forma que fizera quando retornou a sua casa sozinho apos o acidente de oito de agosto.
O pior daquele acidente não foi o acidente em si, senão a péssima sensação pela qual passou naquela noite, sozinho em seu apartamento. Nas primeiras horas sentou-se em seu escritório com um modelo do numero cinco nas mãos. Pensou o quanto estava se expondo ao perigo de perder a própria vida em um invólucro de ceda fina, cheia de hidrogênio a alguns metros de um motor a petróleo. A morte o incomodava, mas a sensação de não conseguir conquistar o prêmio Deutsche era ainda pior.
Santós não gosta do numero oito pois foi no dia oito de agosto, o dia do duplo oito, que teve sua primeira depressão. Depressão que o perseguira desde então, até os dias atuais, depressão que causara sua internação em diversas clinicas na Suíça e parecia vir de forma cada vez mais constante.
Percebera que não estava se curando do seu mal e sim se aprofundado cada vez mais nele.
Enquanto refletia sobre o dia oito de agosto e a perspectiva de não conquistar o premio Deutsche, fazia uma analogia com o dia em que estava vivendo e a perspectiva de não conquistar definitivamente o amor de Yolanda.
Os pensamentos eram conflitantes e o mal estar estava levando Santós a um estado catatônico, moto continuo, quase impossível de ser superado.
Foi então que aconteceu o inesperado, tal qual acontecera no dia 08 de agosto, Santós livrara-se de forma automática de toda aquela depressão. Sabia que a melhor forma de resolver uma charada era se dedicar a ela com toda sua atenção.

No dia oito de agosto Santos ficou com o pequeno modelo do numero cinco nas mãos por quase duas horas e então levantou-se, e dirigiu-se para sua mesa onde estavam os projetos de dirigíveis e pois-se a desenhar freneticamente. Ao final do dia já havia equacionado o problema da dirigibilidade e colocado em detalhes em seus projetos para um novo dirigível, o numero 6 e ainda teve tempo suficiente para ir ao Maxim's encontrar seus amigos e anunciar sua nova tentativa de vencer o premio Deutsche. A felicidade que veio era tão grande quanto a tristeza a qual houvera dominado seu coração algumas horas antes.
Tal qual fez no dia 08 de agosto, Santós levantou-se e afastou-se das bétulas com o problema da conquista do coração e Yolanda resolvido. Andou velozmente para o grupo e ao longe avistou Yolanda, que aquele momento já não estava mais rodeada de jornalistas.
"Santós, onde esteve?" Perguntou Yolanda.
Santos não respondeu e simplesmente tomou Yolanda nos braços. Ela o abraçou fortemente e assim ficaram por alguns minutos.
O "Grand Concours d'Elégance Automobile de Saint-Cloud" parecia estar chegando ao fim. Um dos participantes interrompe o abraço com um leve bater no ombro de Santós e Yolanda e diz com aquele sotaque parisiense tão familiar:
"Vamos, vamos, o juiz vai anunciar os ganhadores."
Yolanda segura carinhosamente o braço de Santos e dirigem-se ao centro da atração, onde encontram Soriano.
A voz do juiz se perde em meio a multidão ansiosa e pouco se ouve. De repente todos olham para Santós e Yolanda. Santós fica confuso, por alguns instantes chega a acreditar que os bons tempos quando era reconhecido por todos estava de volta. No entanto não era isso que ocorrera; o casal havia ganho o concurso.
Santos e Yolanda são conduzidos até o modelo mais elegante já construído pela Soriano Pedrosa e os flashes estouram continuamente.
Por alguns instantes parecia que Yolanda não estava tão confortável com todo aquele burburinho, parecia temer que as fotos dela com Santos pudessem abalar seu casamento.

Mas apos o terceiro ou quarto flash ele retoma o característico sorriso e acena ao publico. Santos, por sua vez, decidira não se afastar de Yolanda, agora já havia tomado sua decisão de lutar por seu amor, e passa a fazer pose para as fotos.
Logo apos a entrega do premio os três saíram do parque pela Route de Suresnes em direção a Porte Dauphine, acharam um charmoso bistrot onde resolveram tomar uma taça de vinho e logo em seguida foram descansar de seu longo dia no Hôtel Raphael.
Aquele era sem duvida um dia muito especial para Santos, um concurso de elegância automotiva na presença de Yolanda, o grande amor de sua vida e seu grande amigo Soriano. A excitação vinha como repentes de emoção e Santós mal conseguia ficar na cama, sentou-se na poltrona
perto da porta e com um antigo livro que encontrara no quarto sobre encadernação de livros antigos começou a relaxar.
Estranhamente ouvia passos no corredor e risadas. A principio pensou tratar-se de turistas empolgados, mas o barulho indicava que alguém estava de fato sorrateiramente postado atrás da porta de seu quarto. Antes que aquilo pudesse se transformar em paranóia, Santós decide levanta-se e olhar para ver do que se tratava.
Ao abrir a porta encontrou Yolanda conversando ao ouvido de uma camareira, ambas estavam com ar de duas colegiais tramando alguma piada pratica.
“Ah, você estragou nossa surpresa” disse Yolanda ainda sorridente.
Santos deu-se conta de que vestia um roupão sobre seu pijama “um homem tem o direito de receber sua surpresa devidamente trajado” respondeu Santos como quem pede desculpas no intuito de trajar algo mais apropriado.
“Sinto muito agora é tarde, você vai receber sua surpresa assim mesmo” Yolanda então puxa Santos, que sem relutar muito segue de mãos dadas até o quinto andar.
Santós lembrava-se da doce época que namorou Yolanda, antes de seu casamento com Jayme, e dos encontros furtivos que tinham no Copacabana Palace.
Ambos corriam como adolescentes enamorados de mãos dadas, Santós parou algumas vezes, segurando Yolanda em meio a carreira para arrumar o chinelo que volta e meia escapava dos pés e então retomavam a corrida frenética.
Yolanda conhecia os gostos de Santós como ninguém e havia reservado a “la suite Bernstein” com a ajuda e patrocínio de Soriano.
Ao entrar Santós fica deslumbrado com a decoração de velas, e percebe também uma garrafa de Mumm no balde de gelo.
“se bem me lembro, foi com esta champagne que Blerriot comemorou a travessia do canal da mancha, é a champagne ideal para comemorar as grandes conquistas”.
“De fato” responde Santós, muito incomodado com a forma que Yolanda o olha.
Santós disfarça com um sorriso e ainda de mãos dadas pede para ir a sacada. Yolanda solta momentaneamente a mão de santos para abrir a grande porta e então a magnífica vista da noite de Paris surge especialmente linda.
Os dois se perdem no tempo e admiram a cidade sem pressa, toda a ansiedade que sentiam agora da lugar a serenidade. Sem nada a dizer Santós volta a segurar a mão de Yolanda.
Santós desta vez está muito decidido a respeito do que sente por ela, no entanto Yolanda não consegue se entregar a seus sentimentos e novamente rompe o clima apaixonado.
“Que tal se apagarmos as velas” sugere Yolanda se afastando do clima intimamente perturbador “o quarto será iluminado pelas luzes da cidade.”
Santós continua fortemente concentrado em suas convicções e não larga a mão de Yolanda tentando trazê-la de volta.
“As luzes do quarto ou as luzes da cidade luz, não chegam aos pés de seu brilho, nem mesmo as luzes das estrelas poderiam ofuscar o sua deslumbrante luz”
santos então traz a mão de Yolanda para sua boca e sutilmente encosta-lhe os lábios. Yolanda então fecha os olhos enquanto sente que perdeu o tônus nos joelhos. Como numa reação em cadeia sente o sangue corar o seu rosto e quase desmaia de tanta emoção enquanto Santos, num dos raros momentos que tem o domínio da situação, prossegue em sussurros.
“Somente a luz da lua que docemente ilumina a sua pele alva percebe a inutilidade da concorrência com seu brilho e associa-se a ele numa das composições mais lindas que já presenciei”.
Recobrando o fôlego, Yolanda levanta Santós e torna a olhá-lo nos olhos. Sem nada dizer parece transmitir sua decisão de não prosseguir com o encontro amoroso.
“Será que podíamos apenas...” diz Yolanda também em tom de sussurro.
“Não tenho pressa” afirma o agora mui seguro Santós “enquanto me afastei dos repórteres lá no concurso de elegância senti a mesma coisa que sinto agora, estar ao teu lado é o que me basta.”

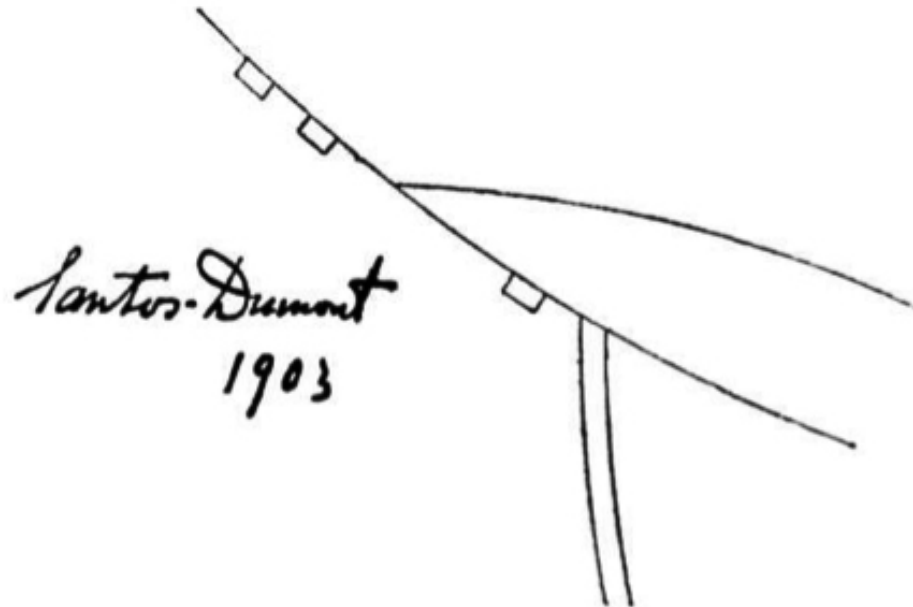
A noite corre a passos largos enquanto o casal diverte-se tomando champagne, Santós percebe que tomou a melhor decisão em não prosseguir com o flerte, como dois amigos irmãos de espírito eles aproveitam o momento. Depois de muito se divertirem, Santos e Yolanda encontram-se deitados na cama. De mão dadas olham para o teto enquanto pronunciam suas ultimas falas. Agora já muito exaustos, lutam inutilmente contra o sono que chega aos poucos, e aquele momento de rara felicidade vai se acabando. Já conversaram sobre tudo. E pronunciam suas ultimas palavras enquanto vão pegando no sono.
O dia seguinte chega Yolanda acorda na mesma posição que estava na noite anterior, ainda segurando a mão de Santós. Percebe sem se assustar que Santos fita carinhosamente enquanto brinca com um pequeno maço de cabelo de Yolanda.
“Sonhei com o seu dirigível numero 6, sonhei que voamos na mesma cesta sobre um lindo arvoredo e íamos em direção a torre Eiffel, enquanto subia um vento muito fresco das arvores”
Santos ri ainda acariciando um punhado de cabelo de Yolanda.
“creio que enquanto dormia seu espírito de fato sobrevoou o bosque, pois é exatamente assim que acontece, o ar fresco que se eleva do arvoredo faz com que o dirigivle fique mais pesado e demanda uma serie de procedimentos para que a aeronave continue estabilizada.”
“Mas se você voa muito alto, como sente o frescor das árvores?”
“Nunca coamos muito alto, de fato voamos num dirigível muito próximos ao chão, se tivesse um conselho a dar aos que praticam o dirigível, diria: - Permanecei perto de terra - O lugar duma aeronave não é nas grandes altitudes. Mais vale fisgar-se nos galhos das arvores, como fiz no Bosque de Bolonha, que expor-se aos perigos das regiões elevadas sem a menor vantagem prática.”
“Conte-me como foi a sensação de ganhar o premio Deutsche.”
“Não é difícil de lembrar, tudo que tenho que fazer é olhar para o melhor premio de todos os prêmios que já tive em minhas mãos.”
Ambos riem enquanto Santós senta-se na cama e arruma o travesseiro como um encosto na cabeceira, permitindo que Yolanda deite-se em seu colo.

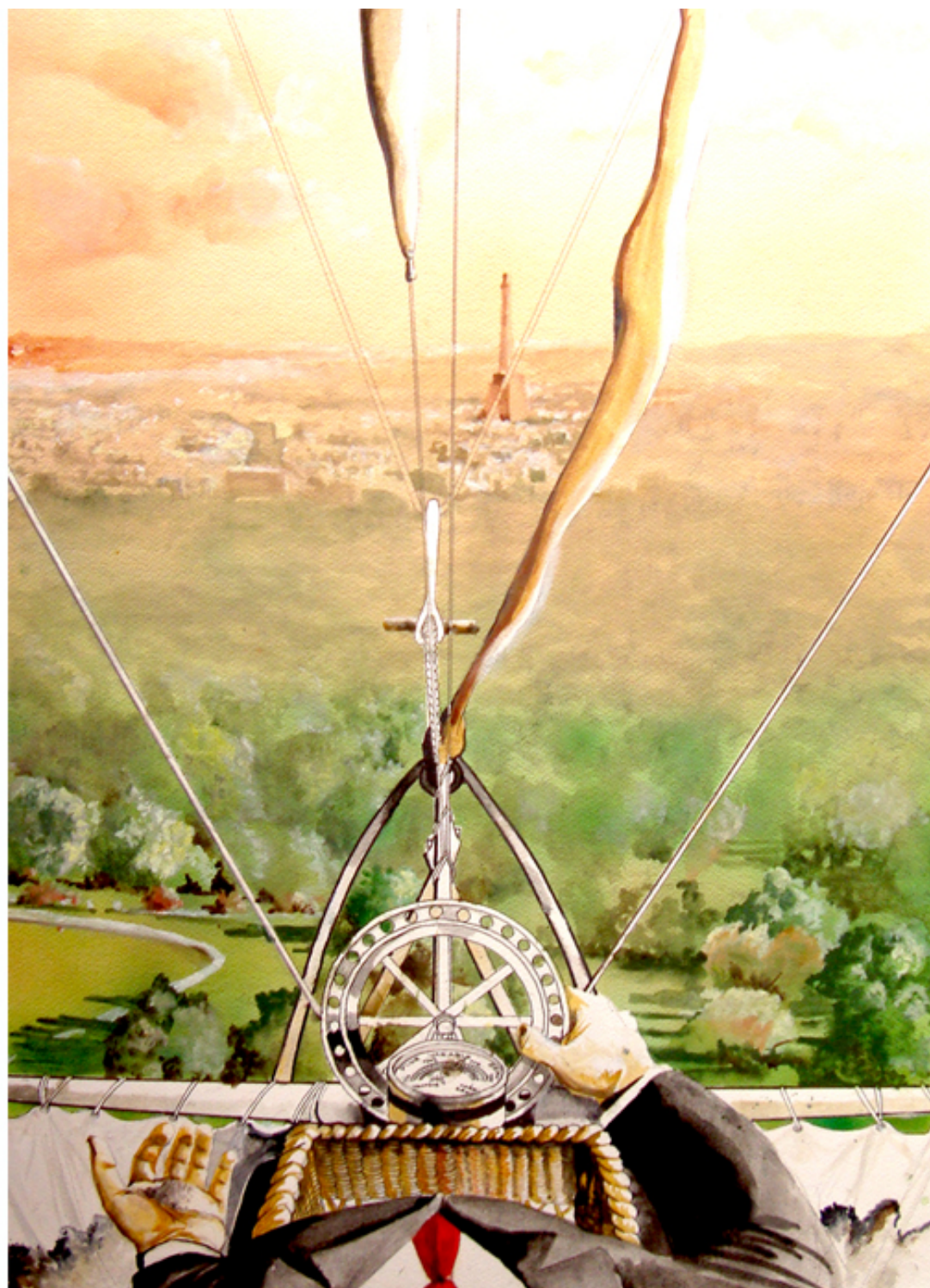
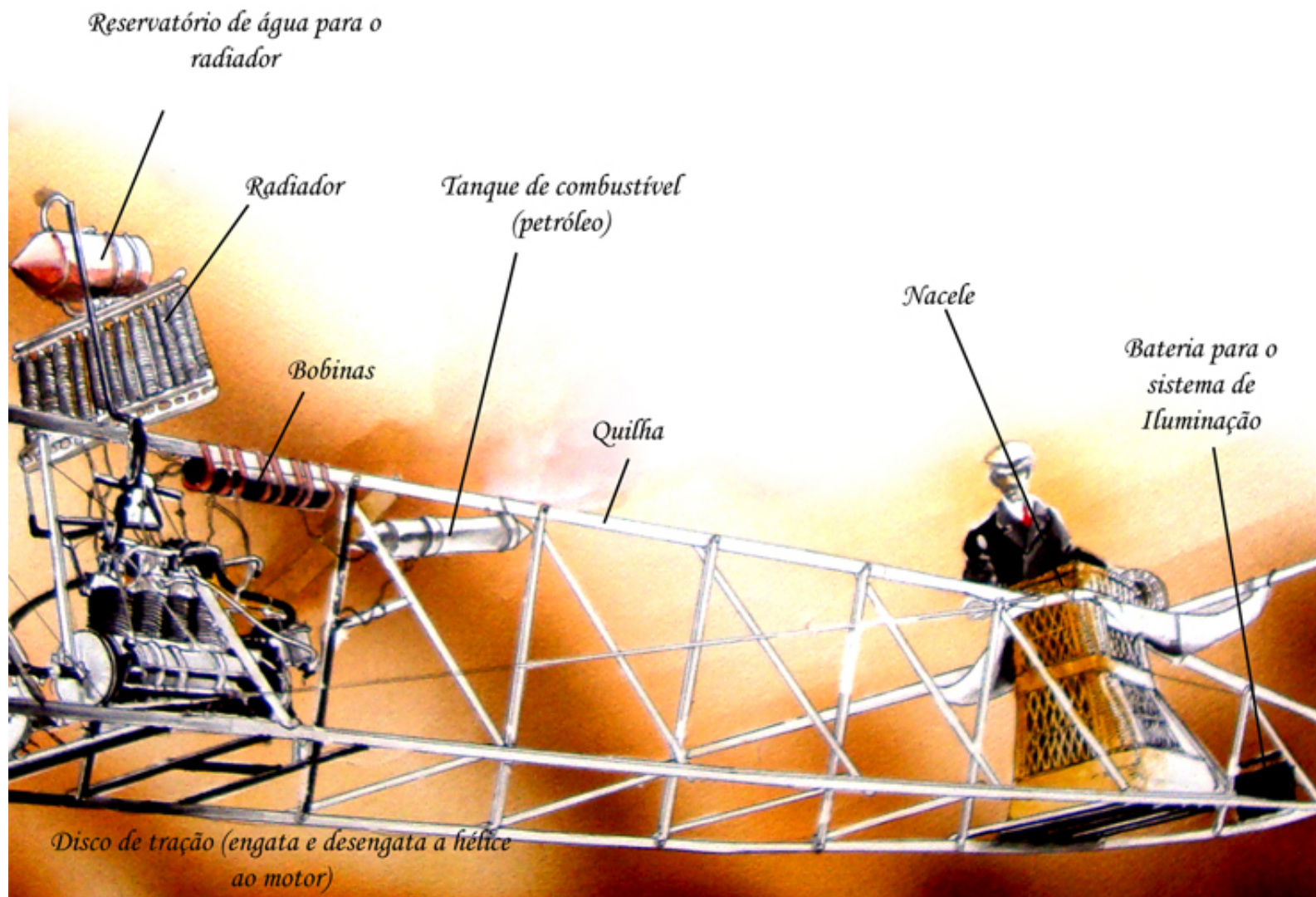
“A 19 de outubro de 1901, após ter apressadamente reparado o "Santos-Dumont N.° 6" depois de um dos tantos acidentes, tentei mais uma vez a prova do Premio Deutsch.”
“Como você descobriu o que deveria mudar no seu numero 5 para definitivamente conquistar o premio?”
“Na mesma noite da queda sobre o telhado do Trocadero já tinha o desenho completo de um novo dirigível na cabeça, forneci a descrição completa dum "Santos-Dumont N.° 6", que após vinte e dois dias de trabalho ininterrupto, estava concluído e cheio.
O novo balão apresentava a forma de um elipsóide alongado. Media 33 metros no seu eixo maior, por 6, nos eixos pequenos, e terminava em cone á frente e atrás. Empreguei desta vez o maior cuidado nos orgãos encarregados de assegurarem permanentemente a rigidez do balão. Se eu tombara com o "N.° 5", fora por falta da menor das peças, da mais insignificante de todo o meu mecanismo — uma válvula, que enfraquecida, deixara escapar o hidrogênio. De maneira inteiramente análoga, a queda da minha primeira máquina tivera por causa a defecção duma pequena bomba de ar.
Salvo no balão de forma espessa do "N.° 3", muito eu devia ao balão compensador interno de ar, alimentado por uma bomba de ar ou um ventilador rotatório. Costurado como um bolso sem abertura, no fundo e no interior do grande balão, devia conservar-se chato e vazio todo o tempo em que aquele
se mantivesse esticado pelo gás. Quando, de tempos em tempos, as mudanças de altitude determinassem uma condensação do hidrogênio, a bomba de ar acionada pelo motor, começaria a encher o balão compensador, de modo que dilatando-se no interior do grande balão o conservaria esticado.
Fiz portanto costurar no interior do "N.° 6" um balão compensador de 60 metros cúbicos de capacidade. O ventilador encarregado de alimentá-lo fazia, praticamente, parte integrante do motor. Girando sem cessar, quando o motor estivesse em marcha, forneceria continuamente ar ao balão compensador, quer este pudesse conte-lo ou não. O excesso seria expulso por uma válvula de ar relativamente fraca, comunicando para fora com a atmosfera pelo seu fundo, comum ao do grande balão externo.

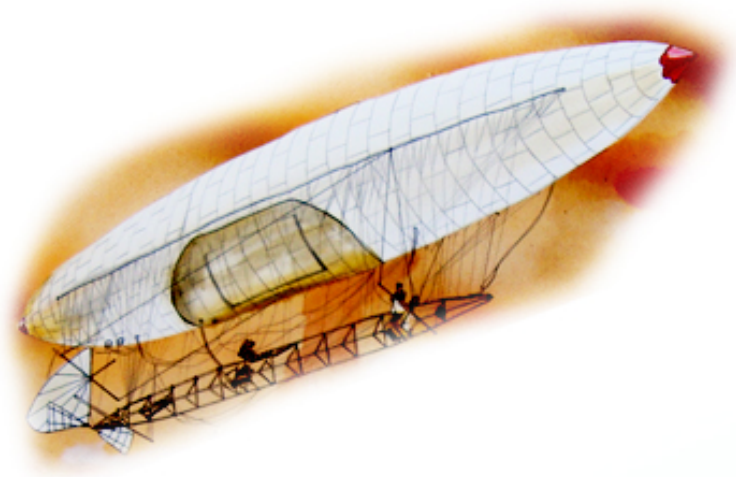
Para aliviar este, quando o exigisse a dilatação do hidrogênio, provi-o de duas válvulas de gás, as melhores que me foi possível confeccionar. Estas, por sua vez, estavam em comunicação exterior com a atmosfera. Suponhamos que após uma certa condensação do hidrogênio, o balão compensador interno se enchesse parcialmente de ar fornecido pelo ventilador, e garantisse assim ao grande balão sua forma rígida: pouco depois, se em conseqüência duma modificação de temperatura ou de altitude o hidrogênio voltasse a se dilatar, ou encontraria uma saída ou destruiria o balão, produzindo uma explosão "fria". Esta saída, quem devia proporcioná-la? Evidentemente, minha válvula de ar pouco resistente. Deixando escapar no todo ou em parte, o ar do balão interno, diminuiria a tensão provocada pela dilatação do hidrogênio. Só em ultimo recurso, se necessidade houvesse, é que as válvulas de gás, mais resistentes, deixariam fugir o precioso hidrogênio. Todas três válvulas eram automáticas e abriam-se de dentro para fora, sob uma pressão dada.

O volume do meu novo balão era de 630 metros cúbicos, imprimindo uma forca ascensional absoluta de 690 quilos. O peso maior do motor e da maquinaria reduzia porém a 110 quilos o peso de lastro disponível. O motor era um "quatro cilindros" de 12 cavalos, resfriado automaticamente por uma circulação d’água em torno do vértice e da culatra. Embora o refrigerante me trouxesse uma sobrecarga de peso, eu me felicitava de telo, porque permitia utilizar, sem o receio de aquecimento nem de compressão, toda a força do motor, a qual era capaz de comunicar ao propulsor uma força de tração de 66 quilos.

Na véspera o tempo estava lastimável. Sem embargo, eu havia convocado a Comissão por telegramas. A situação melhorou durante a noite, mas, ás 2 da tarde, hora fixada para a prova, as condições atmosféricas eram tão desfavoráveis que, dos vinte e cinco membros de que se compunha a Comissão, somente cinco apareceram: os Srs. Deutsch de La Meurthe, o Marques de Dion, De Fonvielle, Besançon e Aimé.

O serviço central meteorológico, consultado nesse momento por telefone, assinalou um vento de sueste soprando com a velocidade de 6 metros por segundo na altitude da Torre Eiffel.

Quando penso na satisfação que fez experimentar a velocidade de 7 metros por segundo, obtida, pelo cálculo dos meus amigos e pelo meu, por minha primeira aeronave, em 1898, fico surpreso dos progressos realizados nos três anos que se seguiram. Não ia eu tentar a sorte de uma corrida num tempo limitado, com um vento cuja forca igualava quase a maior velocidade que me fora fornecida pela minha primeira aeronave?
A partida oficial teve lugar ás 2 horas e 42. Embora o vento me açoitasse de lado, com tendência para levar-me para a esquerda da Torre, mantive-me na sua linha direta. Avancei elevando gradualmente a aeronave a uma altitude de 10 metros acima do seu pico. Esta manobra fazia-me perder tempo, mas premunia-me, na medida do possível, contra todo perigo de contacto com o monumento.
Superado este, virei com um brusco movimento do leme, e descrevi um semi-circulo em derredor do pára-raios, á distancia de uns 50 metros. Eram 2 horas e 51. Em 9 minutos eu havia vencido um percurso de 5 quilômetros e meio e efetuado a manobra para voltar.

Superado este, virei com um brusco movimento do leme, e descrevi um semi-circulo em derredor do pára-raios, á distancia de uns 50 metros. Eram 2 horas e 51. Em 9 minutos eu havia vencido um percurso de 5 quilômetros e meio e efetuado a manobra para voltar.

Reservatório de água para o radiador
Radiador
Tanque de combustível (petróleo)
Nacele
Bateria para o sistema de Iluminação
Bobinas
Quilha
Disco de tração (engata e desengata a hélice ao motor)

A volta foi demorada. O vento era contrário. O motor, que até então havia se comportado bem, assim que deixou a Torre para trás uns 500 metros, ameaçou parar. Tive um instante de grave indecisão. Era preciso tomar uma medida rápida. Com o risco de desviar o rumo, abandonei por um momento o leme afim de concentrar a atenção na maneta do carburador e na alavanca de comando da faísca elétrica.
O motor, que havia quase parado, retomou o seu ritmo. Eu acabava de atingir o Bosque. Aí, por um fenômeno que bem conhecem todos os aeronautas, a frescura das árvores começou a fazer o balão progressivamente mais pesado."
Santos Sorri para Yolanda que lhe devolve um sorriso ainda mais singelo enquanto ouve atentamente a estória.
"E ainda, por desagradável coincidência, o motor voltou a moderar a velocidade. De tal sorte que a aeronave descia ao mesmo tempo que a força motriz tomava-se menor. Para me opor á descida tive de empurrar para traz o "guiderope" e os pesos deslocáveis. A aeronave tomou uma posição diagonal e o que restava de energia ao propulsor o fez remontar de modo contínuo.
Eu havia chegado á pista do campo de corridas d'Auteuil. O aparelho passava por cima do público, com a proa levantada muito alto, e eu ouvia os aplausos da enorme multidão, quando, repentinamente, meu caprichoso motor readquiriu sua plena velocidade. Subitamente acelerado, o propulsor, que se encontrava quase sob a aeronave, tão empinada ia esta, exagerou ainda mais a inclinação. As ovações sucederam-se gritos de alarma. Para mim, nenhum receio: dominava as árvores do Bosque, e todos sabem que elas sempre me tranquilizaram com sua copa de verdura.
Tudo isto se havia passado muito depressa, antes que me tivesse sido possível, pelo jogo dos pesos e do "guiderope", readquiriu a posição horizontal. Achava-me a uma altitude de 150 metros. Bem entendido, podia interromper essa subida diagonal moderando o motor. Mas o tempo da prova estava contado. Deixei o motor á sua velocidade.
Não tardei a retomar a horizontabilidade, manobrando o "guide-rope" e os pesos. Se entro nestes detalhes é porque, na ocasião, muitos dos meus amigos imaginaram que me acontecia uma catástrofe. Não tive tempo aliás de procurar uma altitude menor antes de alcançar o marco de chegada nos terrenos do Aéro Club — o que teria sido fácil, atrasando a marcha do motor. Por isso é que passei tão alto por cima da cabeça dos juízes.
No trajeto para a Torre Eiffel, nem uma só vez olhei para os telhados de Paris: eu flutuava sobre um mar de branco e azul, nada mais vendo senão o meu objetivo.
Vi apenas a multidão brindando o meu feito com seus chapéus por sobre suas bengalas em movimentos giratórios, Lá de cima pareciam pequenos girinos nadando, agitando suas pequenas cabeças em contrapartida de suas caldas, de um lado para o outro, freneticamente

Na volta, não tirei os olhos da verdura do Bosque de Bolonha e da lista prateada do Sena, no ponto em que eu devia atravessá-lo. Foi por conseguinte a uma altitude de 150 metros e com o propulsor a toda a força, que passei por sobre Longchamps, franqueei o rio e continuei velozmente por cima dos juízes e dos espectadores reunidos nos terrenos do Aéro Club. Eram, nesse momento, 3 horas, 11 minutos e 30 segundos, o que dava um tempo exato de 29 minutos e 30 segundos.
Levada pelo seu impulso, a aeronave passou como passa um cavalo diante do poste de chegada, como passa um "yacht" diante da linha, como um automóvel que continua correndo depois que o júri registrou o seu tempo. A seguir, tal o "jockey" dum cavalo de corrida, fiz meia volta e regressei ao aeródromo. Meu "guide-rope" apanhado, aterrei ás 3 horas, 12 minutos e 40 segundos, isto é, 30 minutos e 30 segundos depois da partida.
Não sabia ainda qual o tempo exato. Gritei: — Ganhei? Foi a multidão que me respondeu: — Sim!

“Waw, havia ganhado” gritou a emocionada Yolanda levantando a cabeça do colo de Santos e olhando-o de frente.
“Infelizmente não foi bem assim”
“Porque? O que aconteceu?”
“Houve pessoas que sustentaram que o tempo devia me ser contado até o momento da minha volta ao Aeródromo e não até a minha passagem por sobre o júri, ao regressar da Torre Eíffel. E por um momento, cheguei a crer que era mais difícil fazer com que me entregassem o premio que ganhá-lo.”
“Porque eles não queriam te entregar o premio?” “Este é um assunto que até hoje me incomoda um pouco, em meio as discussões e o clamor do provo que gritava por justiça, ouvi alguns integrantes do júri gritarem indignados - Um Frances é que devia ganhar aquele premio - a comissão julgadora da prova era presidida pelo príncipe Rolando Bonaparte, cujo voto, bem como o do sr. Deutsch de la Meurthe, o "Mecenas da Aviação", doador do premio, e o de Manuel Aimé, secretario do Aéro Club, foram, desde o principio da discussão, irrestritamente favoráveis a minha vitoria.
No entanto, os velhos concorrentes embusqués, como o Marques de Dion e Wilfried de Fontvielle é que fizeram pé firme, negando a vitória.

Mas no fim, o bom senso prevaleceu. O total do premio era de 125.000 francos. Não fazendo empenho em ficar com esse dinheiro, reparti-o em duas partes desiguais, a maior das quais, 75.000 francos, ofereci ao prefeito de Policia para os pobres de Paris; o resto distribuí pelo meu pessoal, que me ajudou."

'Diga-me francamente Alberto, restou alguma magoa de alguém no Aero Club?"

Não, eu não visava o premio Deutsch ao começar a construir aeronaves. Por telo ganho, não havia pois nenhuma razão para interromper as minhas experiências. Quando meu primeiro aparelho foi lançado, nem o Aéro Club nem o premio Deutsch existiam. Ambos, pela sua criação inopinada, pela justa importância que despertam, haviam posto de chofre diante do público o problema da navegação aérea: Tão de chofre, com efeito, que eu não me tinha encontrado pronto para afrontar em um tempo limitado uma tal prova. Estimulado pelo natural e muito vivo desejo de uma vitória, eu me havia esforçado por minha conta e risco, a construir novos modelos. Podia agora gastar todo o tempo que fosse necessária para aperfeiçoar-me metodicamente na navegação aérea.

Suponde que comprais uma nova bicicleta, um novo automóvel: tereis ao vosso serviço uma máquina perfeita, sem haver partilhado, por menos que seja, das fadigas, das decepções, dos recomeços do inventor e do construtor. Pois apesar de todas estas vantagens, breve vos apercebereis de que a posse de uma máquina perfeita não implica na garantia de poder correr em segurança com ela pelas estradas. Podeis, por falta de pratica cair da bicicleta ou capotar o automóvel. A máquina é perfeita, mas é preciso saber conduzi-la.

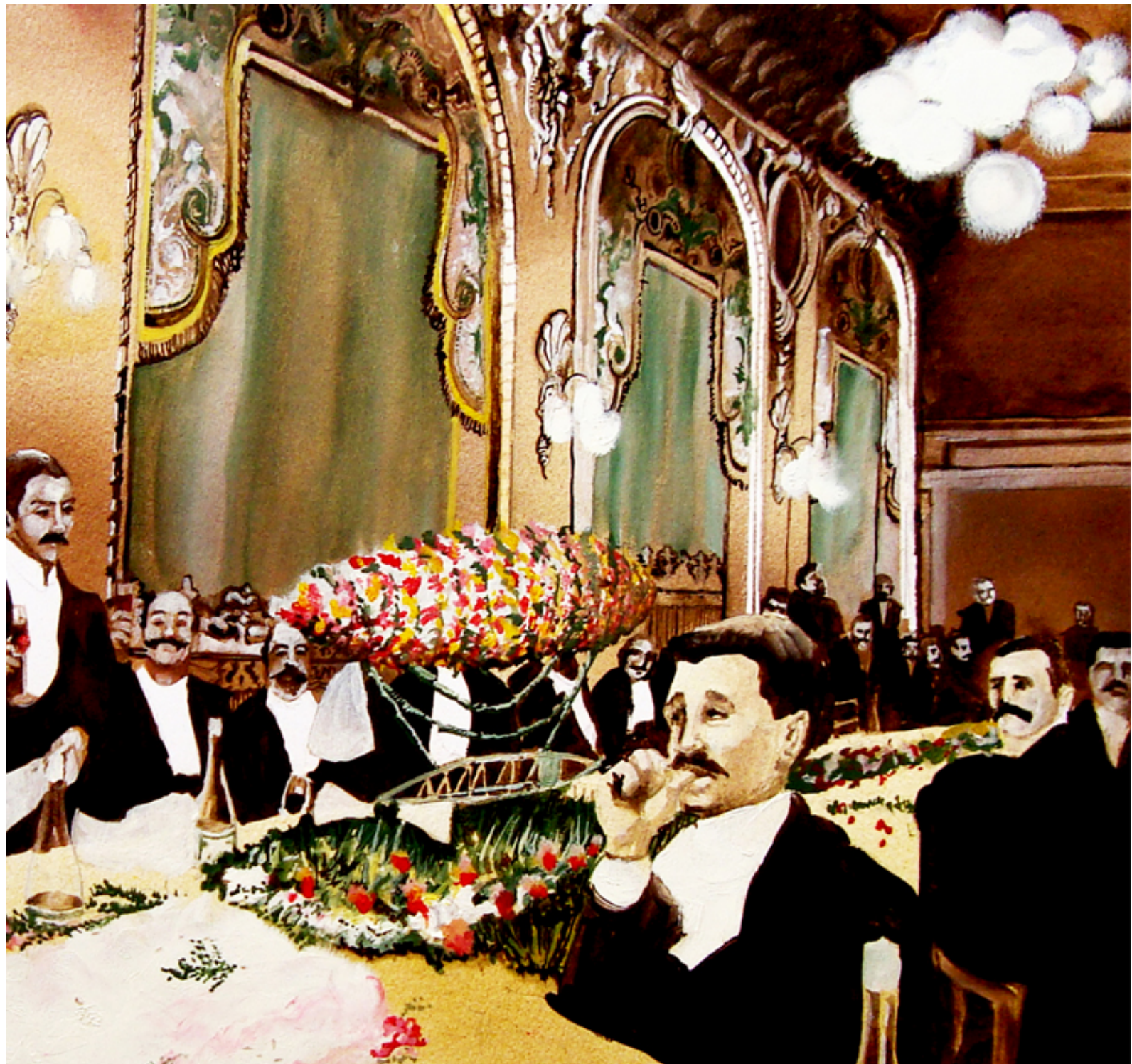
Para levar ao seu ponto de perfeição a bicicleta moderna, milhares de amadores, de inventores, de engenheiros e de construtores trabalharam mais de vinte e cinco anos, ensaiando sem parar inovações que, pela maior parte, foram rejeitadas uma a uma, após incalculáveis revezes, para poderem chegar, pouco a pouco, por etapas, á perfeição do organismo.

A mesma coisa se passa hoje com o automóvel. Custa fazer idéia dos dissabores e dos sacrifícios financeiros que os engenheiros e os fabricantes fizeram a cada passo, para chegarem aos modelos de corrida em estrada da prova Paris-Berlim — nesse ano de 1901, em que o único dirigível então existente ganhou o premio Deutsch, mau grado uma limitação de tempo que, para muitas pessoas, tornava o êxito impossível. Não obstante, sobre os 170 automóveis aperfeiçoados que se inscreveram para a corrida Paris-Berlim, somente 109 efetuaram totalmente o percurso do primeiro dia; e destes 109, não houve mais que 26 para chegaram ao termo da prova. Vinte e seis ao todo, sobre 170 inscritos, para terminar uma corrida e destes, 26 automóveis chegados a Berlim, quantos realizaram a viagem sem qualquer acidente sério? Nenhum, talvez.

Nada de anormal nisso. Ninguém tenha dúvidas. É nestas condições que uma grande invenção se desenvolve. Mas que sofra eu uma "pane" no ar, não poderia eu parar para remediá-la, e todo o mundo o saberia.

Se, pois, olhando para trás, eu examinasse os meus progressos desde esse dia de 1898, em que meu balão se dobrou por cima dos terrenos de Bagatelle, admirar-me-ia da rapidez com que mo deixei arrastar pela atenção do mundo e pelo meu próprio ardor, a uma tarefa de todo arbitrária. Em risco de quebrar o pescoço, e sacrificando uma grande soma de dinheiro em pura perda, havia ganho o premio Deutsch. Teria chegado aos mesmos resultados, numa progressão menos forçada e mais racional. Tinha sido tudo ao mesmo tempo: inventor, dono, construtor, amador, mecânico e capitão da aeronave. E cada uma destas qualidades basta sozinha para vos valer trabalho e crédito no mundo do automóvel.

No meio de todas as minhas preocupações, vi-me muitas vezes alvo da crítica porque escolhia os tempos calmos para as minhas experiências. Entretanto, quem é que, fazendo experiências sobre Paris — como eu fora forçado a fazer, ensaiando para o premio Deutsch — acrescentaria espontaneamente ás suas despesas e aos seus riscos naturais os incômodos de Deus sabe que processos, por ter derrubado as chaminés de uma cidade sobre a cabeça dos transeuntes?

“Nunca procuraste uma companhia de seguros?
“Sem duvida, uma por uma. Nenhuma quis assumir responsabilidades pelas avarias que eu pudesse ocasionar num dia de vento. Nenhuma quis fornecer-me a taxa para me segurar a aeronave em caso de perda.
Pareceu-me então que aquilo de que eu tinha mais necessidade era, pura e simplesmente, de exercitar-me na navegação aérea. Havia progressivamente aumentado a velocidade das minhas máquinas, isto é, não me havia ocupado senão de construção; e negligenciara minha educação de capitão.
Um capitão de navio não obtém seu "brevê" se não depois de anos de estudos e de experiências práticas nos empregos subalternos. O "chauffeur' de automóvel, para obter o seu certificado, é obrigado, por sua vez, a passar por um exame diante de juízes especiais.
No ar, onde tudo é novo, não basta, para conduzir familiarmente um dirigível, que á experiência dum aeronauta de balão esférico se ajunte a dum "chauffeur" de automóvel; só a bordo, o capitão precisa ter sangue frio, engenhosidade, decisão rápida, e essa espécie de instinto que gera uma longa prática.
Foi por estar assim convencido que minha grande preocupação durante o outono de 1901 foi encontrar um sitio onde pudesse exercitar-me á vontade na navegação aérea. Minha mais rápida e melhor aeronave, o "Santos-Dumont N.° 6", encontrava-se em perfeitas condições.
No dia seguinte ao da vitória do premio Deutsch, meu mecânico perguntou-me se eu queria que a enchesse um pouco mais com hidrogênio. Respondi afirmativamente.
E então, procurando cumprir a ordem, o rapaz fez uma descoberta curiosa: o balão estava perfeitamente teso; não havia perdido um só metro cúbico de gás.
A conquista do premio Deutsch me havia custado unicamente alguns litros de petróleo !”
“Conte-me mais sobre a celebração do premio.”
“A celebração da vitória do Premio Deutsch foi também um jantar de despedida, posto que aceitei o convite para ir testar a manobrabilidade de meus dirigíveis em Mônaco.
Ao aproximar-se o inverno parisiense, estação das brisas mordentes, das chuvas frias e dos ceus incertos, recebi a noticia de que o príncipe de Mônaco — um sábio tornado célebre pelas suas pesquisas pessoais — construiria de boa vontade uma garage aeronáutica sobre a própria praia de La Condamine, de onde eu podia sair para o Mediterrâneo, de modo a continuar os meus exercícios aéreos durante o inverno.
A situação prometia ser ideal. Defendida, por trás, contra o vento e o frio, pelas montanhas, e de cada lado, contra a brisa do mar, pelas eminências de Mônaco e de Monte Carlo, a pequena baía de Mônaco me ofereceria um campo de manobra muito abrigado.
Eu manteria minha aeronave sempre perfeita e cheia de gás. Poderia deixar a garage quando o bom tempo convidasse, e aí me refugiar, á aproximação das tormentos. A garage seria construída á beira-mar e eu teria toda a extensão do Mediterrâneo para "fazer" o "guide-rope"... no entanto creio que estava mais interessada na comemoração do premio, não é verdade.”
“Sim é verdade”responde Yolanda com um sorriso timidamente intenso “adoro quando você se empolga”.
Ambos sorriram um pouco, Santos coçou sua cabeça também com um sorriso tímido e continuou.
“Bem, o jantar aconteceu no dia 09 de novembro de 1901, no Le Palais de l’Élysée, com preço de entrada de 20 francos para quem não era convidado. 120 pessoas estiveram presentes. Muitos membros do Aeroclub de Paris estiveram ausentes, porem, meu grande amigo Henri Deutsch de la Meurthe não só compareceu, como também compôs uma valsa para depois do jantar chamada “SANTOS” a orquestra também tocou uma outra obra do Sr. Deutsch, “A Marcha de Montgolfier”.
A condessa de Eu “Princesa Isabel” enviou um arranjo de crisântemos no formato do seu numero 6 para ser colocado no centro da mesa. Gustave Eiffel presenteou-lhe com uma medalha mostrando o seu numero 6 contornando a torre Eiffel foi sem Duvida um evento memorável”.

O dia seguinte está radiante, eles haviam acordado tarde, tomaram seu café da manhã e almoçaram no quarto. Tal como uma adolescente mimada Yolanda falava repetidamente de seu desejo de andar de metro, até convencer Santos que indubitavelmente preferia continuar no quarto.
Santos e Yolanda se afastam em direção a Place de La Concorde deixando a magnífica fachada do Hotel para traz e dirigiram-se em direção à estação de metro.
Certamente a proeza de andar de metro agradava a Santos=Dumont. O homem que concebera o transporte aéreo urbano apoiava e estimulava todas as formas de se locomover e interagir nas grandes metrópoles já havia manifestado o desejo de fazer isso outras vezes mas sabia que seria impossível a vinte anos atrás quando todos o conheciam, no entanto, os tempos eram outros, Dumont agora era raramente reconhecido nas ruas e definitivamente estava na melhor companhia possível, aquele era o melhor momento para um belo passeio de metro.
Desceram na estação Victor Hugo pois queriam ir a pé tomar vinho do Porto em Porte Dauphine.

METROPOLITAIN
VICTOR HUGO
Paris
ici
The New 1928
Indians
Plus de 40

Capitulo XI – Celebres dias em Mônaco

O sábio Santos=Dumont já havia cruzado os portais da historia como o primeiro homem a voar e a efetivamente controlar um aeróstato movido por meio de seu próprio motor, já havia freqüentado as varias festas da sociedade, sabia como se comportar com elegância em todas as situações que sua vida de figura publica lhe expunham. No entanto, ao lado de Yolanda se sentia como um desastrado adolescente inexperiente, mesmo com sua avançada idade, a corte não lhe era coisa natural.
Ainda assim Santós se sai bem, o expediente do cavalheirismo era dominado pelo homem que se antecipava a puxar a cadeira e a manter a donzela sempre para o lado de dentro da calçada. Yolanda sabia muito bem o quanto Santós se preocupava em impressionar e cada gesto romântico de um gentil cavalheiro como Santós era por ela considerado como prova de amor. Ela então respondia incansavelmente cada gesto com um meigo sorriso.
Uma vez sentados e prontos para tomarem seu vinho do porto arrumavam seus guardanapos cobre o colo quando Yolanda, por sua vez já bastante acostumada a corte masculina, por suposto, dominando a situação sugere o próximo assunto.
"Quer dizer que logo apos a recepção no Le Palais de l'Élysée, o senhor dirigiu-se a Mônaco?"
"Mal tive tempo de arrumar as malas" disse Santós sorrindo "a ansiedade era enorme! Sentia necessidade de me aprimorar no manejo do meu perfeito Número, eu manteria minha aeronave sempre perfeita e cheia de gás. Poderia deixar a garage quando o bom tempo convidasse, e aí me refugiar, á aproximação das tormentos. A garage seria construída á beira-mar e eu teria toda a extensão do Mediterrâneo para "fazer" o "guide-rope"." Dizia o orgulhoso
Santos enquanto sorvia uma pequena taça de Porto com o olhar para o infinito.
"Quando cheguei a Monte-Carlo, na segunda quinzena de janeiro de 1902, o aeródromo do príncipe de Mônaco estava já por assim dizer terminado, de acordo com as minhas indicações.

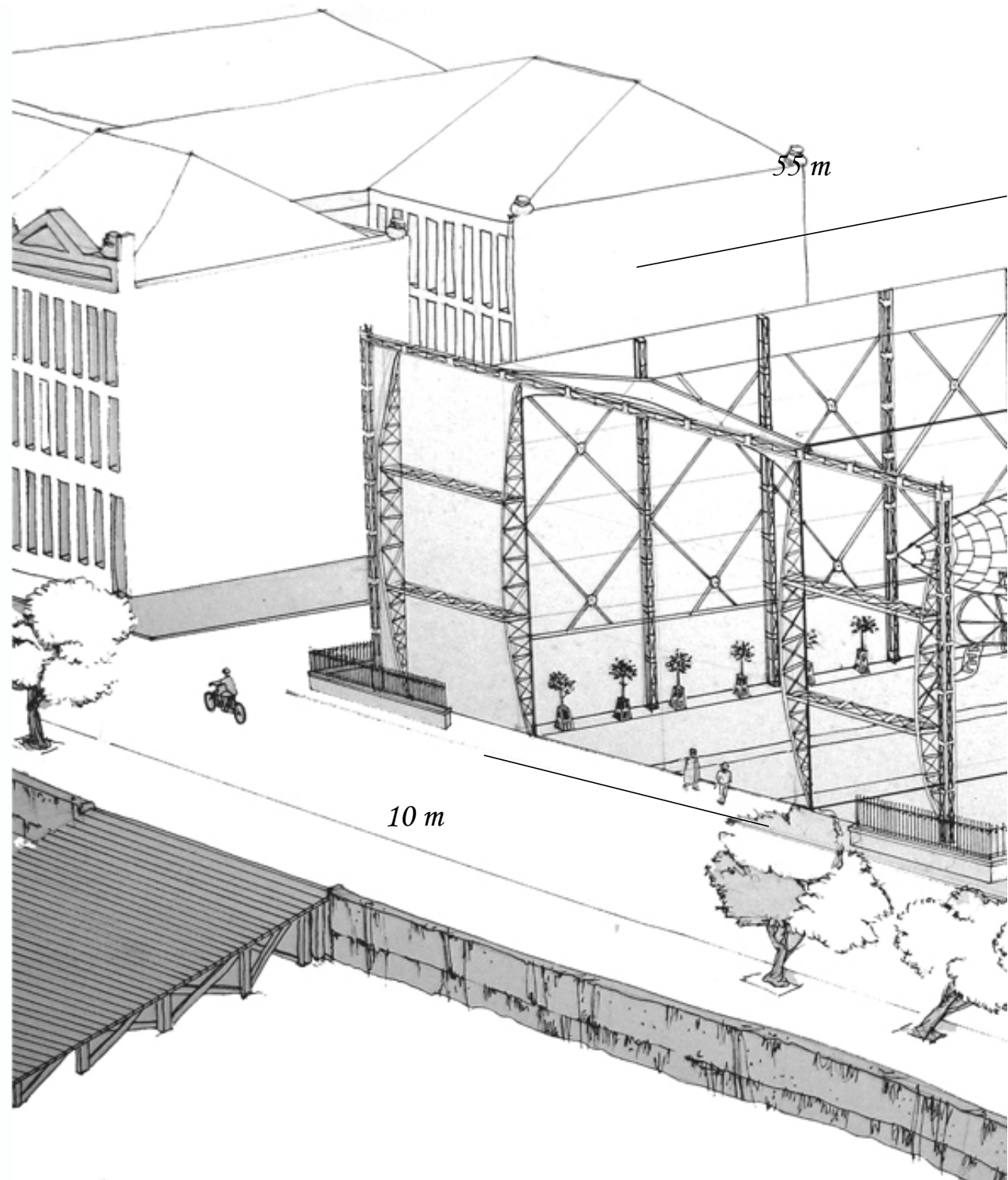
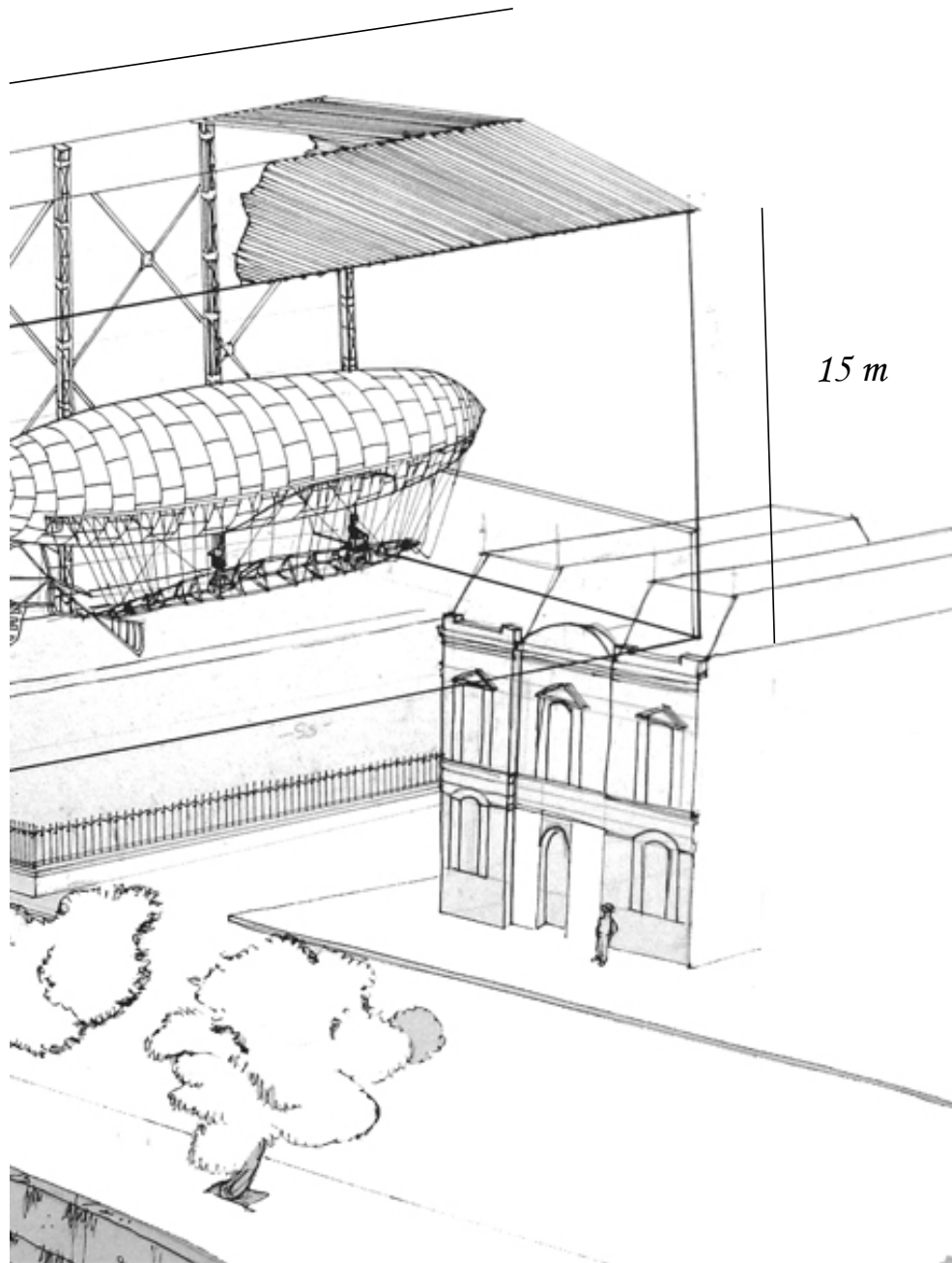
Elevava-se sobre o boulevard de La Condamine, bem em frente das linhas de bondes elétricos que costeiam o dique. Era uma imensa carapaça de madeira e tela, sobre uma forte ossatura de ferro. Seu comprimento era de 55 metros, a largura de 10, e a altura de 15. Era-lhe necessário ser solidamente construído, capaz de enfrentar os riscos que tinha sofrido o aeródromo da estação quiostática marítima de Toulon, que, duas vezes destruída, quase fora carregada na terceira vez pela tempestade, como um balão de madeira.

Por mais arriscada que fosse a sua forma, e mais curiosa que fosse a sua estrutura, o que ela tinha de sensacional eram as portas. Os turistas comentavam com razão que nunca haviam sido construídas tão grandes, nem nos tempos antigos nem nos modernos. Abriam-se e fechavam-se deslizando, por meio de rodas, sobre varões de ferro colocados no alto, de cada lado da fachada, e sobre um trilho situado no chão. Tinham cada uma 15 metros de altura por 5 de largura e pesavam respectivamente 4.400 quilos. O equilíbrio estava tão bem calculado que, no dia da inauguração, a pesar das suas dimensões gigantes, dois garotinhos de 8 e 10 anos, manobraram-nas facilmente — os dois principezinhos Ruspoli, netos do duque de Dino, meu hospede em Monte Cario.

Se a situação do novo aeródromo me seduzia pelo que me prometia de comodidade e proteção aos meus exercício de inverno, não me sorria menos a perspectiva de dirigir minha aeronave sobre o mar.

Mesmo com um balão esférico, o problema da aerostação supra-marítima tem com o que tentar fortemente o aeronauta. Um oficial da marinha francesa, homem experimentado, escreveu a este propósito:

"O balão é suscetível de prestar imensos serviços á marinha, desde que seja possível assegurar-lhe a direção. "Flutuando acima do mar, pode ser ao mesmo tempo um batedor e um auxiliar ofensivo de caráter tão delicado que o serviço geral da marinha não ousou ainda pronunciar-se sobre a questão. Não podemos entretanto dissimular por mais tempo que se aproxima a hora em que os balões, transformados em engenhos militares, exercerão, no resultado das batalhas, uma grande, senão decisiva influencia". Para mim, nunca fiz mistério de que na minha opinião a aeronave encontrará na guerra sua primeira utilização prática.

55 m
10 m

Hangar de Mônaco La Condamine

Para mim, nunca fiz mistério de que na minha opinião a aeronave encontrará na guerra sua primeira utilização prática. O clarividente Henri Rochefort que, do seu hotel de La Turbie vinha freqüentemente ao aeródromo, publicou a este respeito o significativo artigo seguinte, quando eu lhe comuniquei os meus cálculos de velocidade para um "N.° 7", então em construção:
"Freqüentemente desço de La Turbie para ir ver Santos=Dumont no imenso "hall" onde ele trabalha no aperfeiçoamento do balão com que tão bem contornou a Torre Eiffel, para espanto daqueles que não acreditavam nessa proeza.
"Suas evoluções por sobre a baía e o rochedo de Mônaco, não deixam mais dúvida acerca do sucesso da viagem aérea, que ele se propõe a tentar proximamente entre a Côte d'Azur e a Córsega. Será um acontecimento extraordinário, não só porque marcará um imenso progresso na solução do tão estudado problema da direção dos aeróstatos, mas porque os resultados que dele decorrerão são suscetíveis, pode-se dizê-lo, de mudar a face do mundo.
"No dia em que for estabelecido que um homem pode fazer marchar o seu aparelho numa direção dada, manejando-o a seu talante durante as quatro horas que o jovem Santos=Dumont gasta para ir de Mônaco a Calvi, nada mais restará ás nações senão baixarem as armas.
"Suponhamos, com efeito, que de na cabeça do audacioso brasileiro a fantasia de oferecer os seus serviços a estes Boers que fazem atualmente a admiração de todos: graças ao novo balão que ele agora está construindo, quinze metros mais comprido que o anterior, com o apoio de dois motores de quarenta e cinco cavalos, seria senhor do espanho. Assis- tido por dois ou três companheiros, ser-lhe-ia possível observar e transmitir aos defensores do Transval todos os movimentos das tropas inglesas. Nada lhe seria mesmo mais fácil que lançar do alto, no meio das linhas destes, cargas de explosivos, contra cuja devastação lhes seria impossível lutar...” Neste instante, preocupada com a extrema excitação de Santós, Yolanda se põe a interromper. Yolanda sabe que parte dos atuais problemas de saúde de Santos=Dumont são causados por se sentir culpado pelo uso bélico de seus inventos.
“Santós, conte-me mais sobre seus experimentos em Mônaco agora que não mais corria o risco de por a linda Paris a mercê de uma queda.”
“Sim, é verdade” respondeu Santós percebndo a nobre inteçao de Yolanda “se as experiências marítimas oferecem ao aeronauta com o balão esférico tantas promessas, duplas são estas com a aeronave que, por sua própria natureza, carrega comparativamente pouco lastro. Esta lastro não é preciso ser sacrificado a cada momento, como com o balão esférico, para reconduzir o aparelho, desde que se afaste um pouco, á vertical: seu fim é intervir apenas em circunstancias muito críticas. O navegador aéreo, se está só, não deve preocupar-se em retificar continuamente sua altitude por meio do propulsor e dos pesos deslocáveis. É em plena liberdade que ele precisa dirigir sua aeronave: de modo a usufruir todo o prazer, se estiver navegando por sport; de forma a não ser incomodados nas suas observações, se estiver em serviço de guerra.” Yolanda protesta com um sorriso enquanto Santós continua, também com um sorriso “Toda garantia automática de estabilidade vertical é portanto, para ele, especialmente, bem-vinda. Está sabido já o que é o "guide-rope". Falei dele a propósito da minha primeira experiência em balão esférico.
Quando, sobre o solo, não se encontram senão superfícies unidas, estradas ou mesmo ruas, quando, por felicidade, não há árvores de mais, edifícios, muros, postes e fios telegráficas, "trolleys" ou outros obstáculos da mesma natureza, o "guide-rope" é um auxiliar tão precioso para a aeronave como para o balão esférico. Para mim é bem mais que isso: é o mais essencial dos meus pesos deslocáveis. Sobre a extensão ilimitada do mar, por ocasião da minha primeira ascensão em Mônaco, ele fez sua verdadeira prova como estabilizador. Sua muito fraca resistência ao arrastar na água está fora de qualquer proporção com o peso da sua extremidade flutuante. Segundo sua maior ou menor imersão, lastra ou deslastra a aeronave. Pelo seu peso, sustém o balão a um nível fixo acima das ondas, sem perigo de contato com estas. Se a aeronave baixar qualquer coisa, logo ela será aliviada dum peso equivalente e por efeito desta imediata diminuição de lastro, se reerguerá.

Produz-se assim um incessante movimento de descida e subida por cima das ondas, infinitamente doce, e que, sem perda do lastro, lastra e deslastra automática e alternadamente a aeronave,
Minha primeira ascensão no Mediterrâneo, na manhã de 29 de janeiro de 1902, mostrou-me infelizmente também outra coisa, que a situação do aeródromo tinha sido mal calculada. Surpresas que esperam a cada passo o experimentador nesse campo tão recentemente rasgado, da navegação aérea. Deve-se recordá-las, quando se faz o inventário dum progresso.
No momento em que a aeronave deixava sua garage, na manhã de 29 de janeiro de 1902, os espectadores puderam ver que, diante da construção, nada existia análogo ás plataformas de aterragem que exigirão os aparelhos do futuro. Eu não tinha senão o lastro estritamente preciso para que a aeronave fosse um pouco mais pesada que a atmosfera; e foi mister rebocá-la, ajudá-la a sair do aeródromo, a atravessar o boulevard de La Condamine, antes que ela pudesse lançar-se ao ar por cima do cais.
Percebeu-se então que o cais representava um perigoso obstáculo. Não subia mais que á altura do parapeito por cima da calçada; mas, do outro lado, o mar rolava sua espuma por sobre as pedras, a uma profundidade de 4 ou 5 metros.
Indispensável foi suspender a aeronave por cima do cais a maior altura que a do parapeito, com receio de incomodar os braços do propulsor. E quando a massa imponente passou além do meio do parapeito, ninguém havia para sustentá-la do outro lado. A proa inclinava-se de viez; a popa ameaçava chocar- se contra a alvenaria.
Em baixo, na praia, uma dúzia de operários, mal firmados entre as pedras, erguiam os braços para a quilha da nave aérea, enquanto que, do boulevard, os homens encarregados de velarem pelo aparelho, o faziam descer.
A manobra completou-se por fim, a tempo de evitar que eu fosse cuspido da barquinha.
Tantos atropelos foram causa de que minha volta ao aeródromo tivesse a pompa dum verdadeiro triunfo.
A multidão havia rapidamente percebido os perigos da situação, e previa-me dificuldades quando eu tentasse reentrar na garage. Mas como não havia vento, manobrando atrevidamente, pude fazer uma chegada sensacional, sem auxílios e sem avarias.
Direita como uma flecha, a aeronave avançou para o seu abrigo. A policia do príncipe tivera trabalho para abrir espaço entre o povo. Assistentes, auxiliares, inclinavam-se por cima do muro, com os braços estendidos, esperando-me; mais abaixo, na praia, estavam outros. Não tive porém necessidade da ajuda de ninguém. Ao aproximar, diminuí a velocidade do propulsor; parei o motor ao atingir a linha do parapeito; e levada pela velocidade adquirida, a aeronave desligou quase ao nível das cabeças dos presentes, rumo da entrada escancarada. O "guide-rope" fora apanhado afim de puxar-me para o chão; mas, como eu chegava diagonalmente, era trabalho inútil. O pessoal pois-se a marchar aos lados da aeronave. Assim como os tratadores ou palafreneiros, que seguram as bridas dos cavalos que vencem os páreos de corrida e levam-nos triunfalmente á cocheira com o jockey montado.
Estava admitido, no entretanto que eu não devia ser obrigado a entrar na garage sempre assim apertado, ao voltar das minhas excursões, enfiando nela a aeronave como uma mão firme enfia uma agulha. Um golpe de vento podia alcancar-me de lado e atirar-me contra uma arvore, um lampião, um poste telegráfico ou telefônico, senão mesmo contra as esquinas das casas que vizinhavam dum lado e de outro o aeró- dromo.
Quando saí de novo, na tarde do mesmo dia, para um pequeno passeio aéreo, a demolição do para-peito do cais parecia-me imprescindível. O príncipe prontificou-se a mandar derrubá-lo.
— Não peço tanto, respondi-lhe. Basta construir uma plataforma de aterragem contra o dique, do lado do mar, ao nível do boulevard.
Foi o que se levou a cabo em doze dias dum trabalho contrariado por chuvas persistentes.

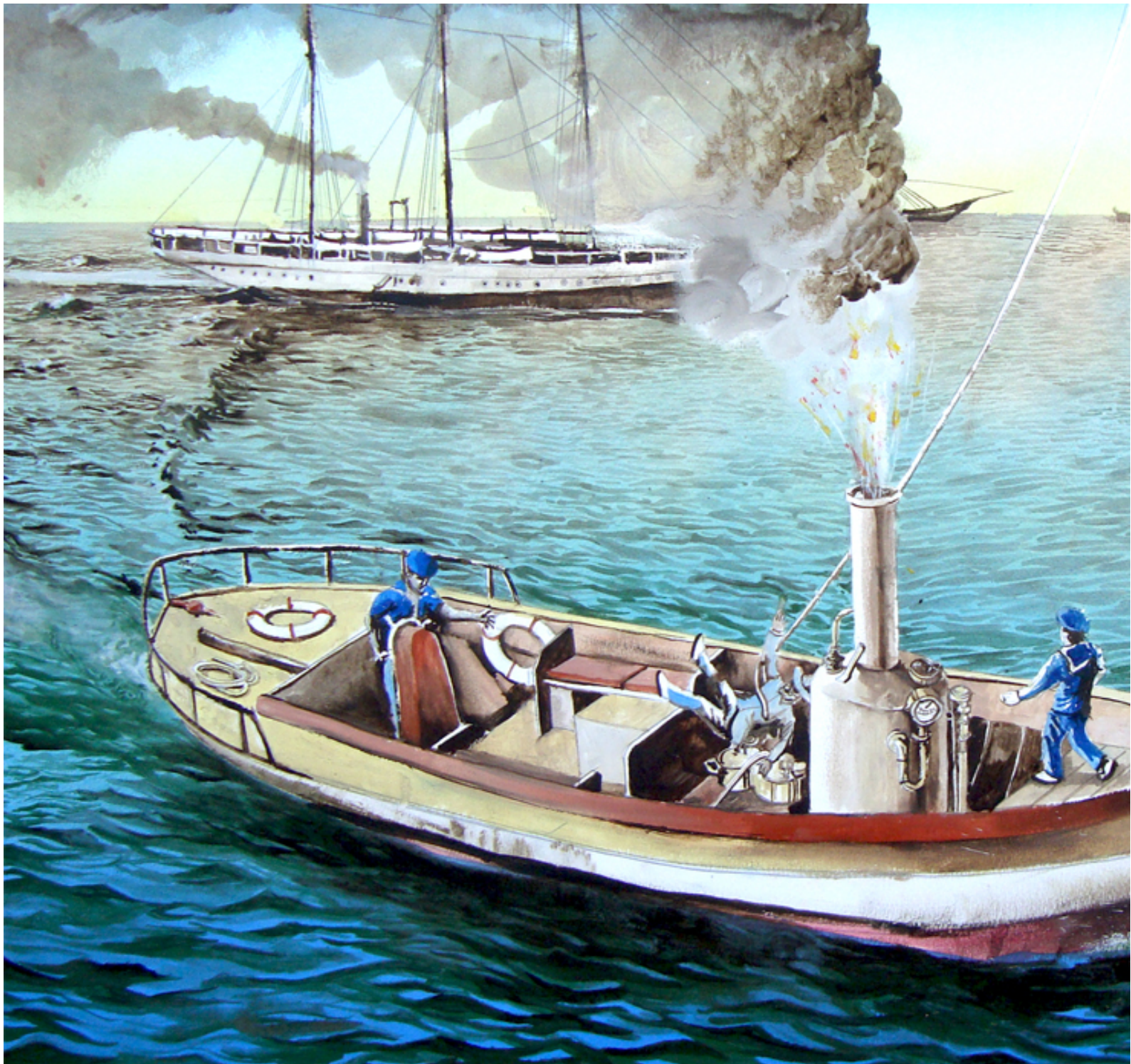
Quando o "N.° 7" partiu a 10 de fevereiro de 1902 para a sua terceira ascensão, não precisou mais de ser ajudado.
Os homens puxaram-no suavemente para a frente, até que flutuasse em equilíbrio por cima da nova plataforma, que avançava tanto mar afora que seus primeiros pilares estavam sempre molhados por seis pés d'água.
De pé na plataforma, os homens sustentaram o aparelho enquanto eu punha o motor em marcha, desembaraçava-me do excesso de lastro, e deslocava o "guide-rope" de forma a levantar obliquamente a proa da aeronave. O motor tossiu, roncou, depois o propulsor começou a girar.
Pela terceira vez, em Mônaco, pronunciei a formula:
— Larguem tudo!
A aeronave deslizou em oblíquo e levemente elevou-se. Então, aumentada a força do propulsor, um grande arranco conduziu-me por cima da baía. Impeli o "guide-rope" para a proa afim de tomar a horizontal. E a aeronave zarpou como uma flecha, deixando ver na traseira, a flutuar, a bandeira escarlate em que se lia a inscrição simbólica — as iniciais do primeiro verso dos "Lusíadas" de Camões, o poeta épico da minha raça:
- Por mares nunca d'antes navegados!"
Santós para de falar emocionadamente enquanto o garçom troca alguns pratinhos na mesa.
Yolanda, também emocionada apenas ouve e sorve em pequenos goles seu vinho.

“Nas rainhas duas experiências preliminares, eu não havia excedido os limites além dos quais a baía de Mônaco deixa de ser protegida contra o vento. A extensão abrigada oferecia-me um campo bastante vasto para que eu pudesse exercitar-me no "guide-rope" e na direção. Além do mais, porque centenas de amigos e curiosos simpáticos se tinham comprimido na praia, desde os terraços de Monte Cario ás margens de La Condamine, de um lado, e até as eminências do Velho Mônaco, do outro. Enquanto descrevia círculos sobre a baía, subia obliquamente, descia, avançava em linha reta, parava de súbito, virava e recomeçava a manobra, os aplausos deles vinham lisonjear os meus ouvidos.

Na terceira ascensão, fiz-me ao largo, vogava em pleno Mediterrâneo. O "guide-rope" sustinha-me a uma altitude regular, de cerca de 50 metros acima do nível das vagas, como se, misteriosamente, sua extremidade se tivesse prendido a elas. Nessas condições, garantido automaticamente quanto á altitude, encontrei extraordinárias facilidades para as manobras. Nem lastro para aliviar, nem gás para abandonar, nem pesos para deslocar, a menos que eu quisesse expressamente subir ou descer. Mão no leme, não abandonando com a vista a ponta distante do cabo Martin, eu não pertencia senão ao prazer de me deixar ir por cima das vagas.

Não tinha a recear nessas solidões azuis, nem as chaminés de Paris nem a ameaça dos telhados salientes, nem, como no Bosque de Bolonha, a copa das árvores. Meu propulsor mostrava sua força; eu não tinha mais que deixá-lo agir, agüentando a direção bem contra o vento, assistindo a fugida ao longe das margens do Mediterrâneo.
Olhar, eu podia, sossegadamente. E não tardei a perceber dois "yachts" que vinham ao meu encontro, da costa. Notei que vogavam a velas cheias. No momento em que passei bem por cima deles ouvi um fraco: "Bravo"! e vi no "yacht" mais próximo uma graciosa silhueta feminina agitando um lenço vermelho. Voltei-me para responder a essa polidez; e tive a surpresa de ver que já estava longe.
Eu havia avançado bastante ao longo da costa, a meio caminho, aproximadamente, do cabo Martin Sobre a minha cabeça, o azul infinito; a meus pés, a solidão das ondas cristadas de espuma. Vendo irem aqui e ali, os pequenos barcos, verifiquei que o vento se transformava em temporal, e que eu tinha de virar contra o vento, para voltar com ele. Torci a cana do leme para bombordo. A aeronave girou como um navio. O vento empurrava-me para a costa, pelo que não me cabia outra preocupação além de manter a linha reta. Quase em tão pouco tempo quanto é necessário para dizê-lo, encontrei-me diante da baía de Mônaco. Vivamente, com uma volta no leme, entrei na enseada abrigada. Depois, por entre milhares de bravos, parei o propulsor, manobrei o peso da proa e deixei-me levar pela velocidade adquirida até a plataforma de aterragem. A operação não ofereceu nenhuma dificuldade. Sobre a larga plataforma estavam os meus homens, bem como outros, postos á minha disposição por ordem do príncipe. Seguraram a aeronave, que descia lentamente para eles; ajudaram-na a franquear sem espera real o anteparo do caís, depois o Boulevard de La Condamine, e por fim, meteram-na no aeródromo. A excursão durara apenas uma hora; e eu havia chegado a uns cem metros do cabo Martin.
Esse passeio teve para mim significação muito clara. Eu havia enfrentado primeiramente um vento intenso; depois marchei com ele.

A solidão em que me vi no decurso deste passeio em que, pela primeira vez, estendia meu raio de ação sobre o litoral mediterrâneo, não fazia parte do meu programa. Enquanto fabricava o meu hidrogênio e enchia o balão, diversas altas personagens me haviam visitado e oferecido os meios de que dispunham para prestar aos meus ensaios um concurso apreciável. O sr. James Gordon Bennet viera expressamente de Beau Deu, onde estava ancorado seu "yacht" a vapor "Lysistrata"; o sr. Eugène Higgins trouxera varias vezes de Nice o "Varuna"; o sr. Eiffel, por seu turno, tinha pronto seu lindo "yatch".
A intenção destes senhores, como a do príncipe, com o "Princesse Alice", era seguir a aeronave durante as suas evoluções no Mediterrâneo, de maneira a se encontrarem no lugar em caso de acidente. Uma idéia súbita levou-me a realizar a primeira ascensão antes que os "yachts" houvessem estabelecido um programa; o vôo seguinte demonstrou, como se vai ver, que os capitães de aeronave não tem muito que contar com este genero de assistência.
Foi a 12 de fevereiro de 1902 que se deu a segunda ascensão. Uma chalupa a vapor e duas lanchas a petróleo, todas três boas corredoras, bem como três botes a remo bem equipados, haviam sido dispostos de distancia em distancia, ao longo da costa, para me recolherem si preciso fosse. A chalupa a vapor do príncipe de Mônaco, tendo este a bordo, com o governador geral do Principado e o capitão da “Princesse Alice", haviam-me precedido ao largo. O automóvel Mors de 40 cavalos do sr. Clarence Grey Dinsmore, e o Panhard 30 cavalos do sr. Isidore Kahenstein deviam seguir a estrada marginal á praia.
Apenas deixei a baía, tive vento contrário. Segui o litoral, na direção da fronteira italiana. Imprimi toda a velocidade, segurei firme no leme e deixei- me.ir.
Podia ver as linhas irregulares da costa desfilarem por trás de mim, á esquerda. Sobre a fita da estrada, os dois automóveis corriam celeremente.

Era, disse ao repórter dum jornal de Paris, um desses companheiros do sr. Dinsmore, tudo o que podíamos dar para acompanhar a aeronave através das curvos dessa estrada costeira, tão grande era a rapidez da sua marcha aérea. Em menos de cinco minutos a aeronave chegou defronte da vila Camille Blanc, que se acha a cerca de um quilômetro do cabo Martin, em linha reta.
A aeronave, nesse momento, estava absolutamente só. Entre o cabo Martin e ela eu via somente um bote a remo, e percebia, muito ao longe, a fumaça da chalupa do príncipe. Não era um espetáculo banal esse de uma aeronave planando assim solitária sobro a imensidade do mar.
O vento, em lugar de diminuir, havia aumentado. Aqui e ali, em torno do horizonte, empurrava os "yachts" para a frente inclinando suas velas brancas. A situação era nova para mim. Virei bruscamente e tomei o rumo de volta. Estava com vento á feição, mais forte do que havia pouco, quando costeara a praia. Não obstante, não encontrei dificuldade em dirigir, notando com prazer que tendo assim o vento a favor, a aeronave jogava menos. Apesar da velocidade que me imprimiam propulsor e vento, a marcha tornara-se menos sensível que dantes. E como as sensações eram diferentes das proporcionadas pelo balão esférico! É certo que neste o aeronauta vê a terra fugir sob ele. Mas sabe que não dispõe de nenhum poder; o grande globo de gás que o domina é o joguete duma corrente de ar; não pode modificar-lhe a direção nem do comprimento dum cabelo. Na minha aeronave, si me via voando por cima do mar, tinha nas mãos, no entretanto, um leme que me fazia senhor da direção nessa esplendida corrida. Uma ou duas vezes, simplesmente por experiência, apoiei ligeiramente sobre a cana do leme. Obediente, a proa da aeronave inflexionou para o outro lado e me encontrei navegando sobre uma nova rota diagonal. Cada uma destas manobras não demorava senão alguns instantes; logo eu retomava a direção da entrada da baía.
O vôo que me reconduzia ao aeródromo era o de uma águia: eu não devia desviar.
Para os curiosos que aguardavam a minha volta nas terrasses de Monte Cario e de Mônaco, a aeronave, conforme me disseram em seguida, crescia de segundo em segundo; era bem uma águia que se atirava sobre eles. Podiam ouvir de grande distancia o surdo crepitar do motor, por causa do vento que soprava para terra. De longe, seus gritos de encorajamento começavam a alcançar-me. Num ápice, tornaram-se mais fortes. Em derredor da baía, mil lenços se agitavam. Virei a cana do leve com vivacidade. A aeronave lançou-se na baía por entre os aplausos da multidão no momento em que grossas pagas de chuva desataram a cair.
Eu havia, primeiramente, moderado, depois para- do o motor. Ao aproximar-me lentamente da plataforma de aterragem, com o impulso da velocidade adquirida, fiz o sinal habitual para que, das embarcações segurassem o meu "guide-rope". A chalupa á vapor do príncipe, que havia virado de bordo a meio caminho entre Monte Cario e o cabo Martin, assim que eu lhe ganhara dianteira na saída, acabava de dar entrada na baía. O príncipe quis em pessoa apanhar o "guide-rope" e as pessoas que o cercavam, não suspeitando do peso do cabo nem da força com que a aeronave o arrastava na água, não pensaram em dissuadilo do gesto arrojado. Em lugar de segurar o "guide-rope" no momento em que a chalupa em marcha por baixo, o príncipe foi por ele apanhado no braço direito, rolando ao fundo da pequena embarcação.
Neste instante Yolanda ri de forma tão espontânea que contagia Santos as abrir um pequeno sorriso enquanto pergunta “O que a fez rir?”
“Imaginei...” prossegue Yolanda ainda engasgando-se entre as gargalhadas “Imaginei o príncipe, tão entusiasmado com as suas aventuras, com aquela pose aristocrática, tentando participar sem saber como fazê-lo, acaba caindo...”prossegue rindo.

Sem querer interromper o momento de diversão de alegria de Yolanda, Santós informa brandamente “Foi feia a queda, o príncipe contundiu-se seriamente.”
“Sinto muito” exclama Yolanda enquanto se recompõe.
“Mas que a cena do príncipe atirado as cambalhotas aos fundo da embarcação foi engraçada isso não resta duvidas” afirma Santós enquanto ambos caem na gargalhada.
“Por sorte o príncipe com suas ataduras conseguiu se esquivar da pena ferina de SEM, que estava especialmente malvado naquele dia ”.
“Quem é SEM?” pergunta Yolanda um pouco confusa.
“SEM é meu grande amigo, o ilustrador Georges Goursat, que sempre fazia a coluna social com suas fascinantes caricaturas. Ele retratou com especial sátira as celebridades que freqüentavam o Cassino de Monte Carlo; o escandaloso escritor Jean Lorrain, a atriz Gabrielle-Charlotte Réju que usava o pseudônimo de Réjane, Gustave Eiffel, o próprio Henri de Rochefort, e como sempre fazia, também me retratou. O fato é que eu talvez tenha sido seu principal alvo, SEM conseguia retratar a alma das pessoas em traços simples da mesma forma que eu tentava construir meus inventos com tamanha simplicidade e alma.”
“Não tenho duvida disso Alberto” disse Yolanda com olhar admirado.
“No dia seguinte a queda do príncipe” prossegue Santos “eu também experimentei uma constrangedora queda.”
“poxa!”
“Pois é, a 14 de fevereiro de 1902, ás duas horas e meia da tarde, a solida aeronave que havia ganho o prêmio Deutsch deixou o aeródromo de La Condamine para o que ia ser a sua última viagem.
Apenas se alçara ao espaço, começou a se comportar mal, mergulhando pesadamente. Não estava se não imperfeitamente cheia, ao sair da garage; em consequência, carecia de força ascensional. Para conservar a altitude propicia, acentuei a diagonal de subida e deixei o propulsor continuar sua arrancada ascendente. Se a aeronave mergulhava é porque naturalmente sofria o esforço contrário, da gravidade.

À sombra, no aeródromo, ele encontrara uma atmosfera relativamente fresca. Estava agora fora, em pleno sol.
E isto foi motivo para rarefazer rapidamente o hidrogênio confinante com o invólucro de seda, que se transportou para o seu ponto culminante, isto é, para a proa.
Eu havia dado a esta uma inclinação exagerada, e o balão cada vez obliquava ainda mais, ao ponto de, em certo momento, parecer-me que havia tomado a posição perpendicular.
Antes que pudesse corrigir esse desvio do meu cruzador aéreo, várias das cordas diagonais, submetia-as a uma insólita pressão obliqua, começaram a partir-se; outras, notadamente as do leme, embaraçavam-se no propulsor.
Se eu não impedisse o atrito do propulsor contra o invólucro do balão, este rasgar-se-ia em poucos minutos; o gás fugiria em massa; eu seria violentamente precipitado nas ondas.
Parei o motor. Minha situação tornava-se igual á de um piloto de balão esférico comum. Fiquei á mercê dos ventos. E estes me jogavam em direção á praia. Meu destino era ir bater contra os fios telegráficos, as árvores, os ângulos das casas de Monte Cario.
Só havia um partido a tomar.
Puxei a válvula de manobra e deixei fugir uma quantidade suficiente de hidrogênio. Desci lentamente sobre a água, onde a aeronave imergiu.
Balão, quilha e motor foram felizmente pescados no dia seguinte, e expedidos para Paris afim de serem reparados. E desse modo brusco terminaram as minhas experiências marítimas. Eu acabava de aprender que, se um balão bem cheio e munido de boas válvulas não tem nada a temer dum deslocamento de gás, indispensável também é estar garantido contra a possibilidade deste deslocamento quando, por motive duma negligencia, o balão saiu mal cheio de gás."
"Sem duvida sua queda foi muito pior do que a do príncipe" interrompe Yolanda. "A vantagem foi que não me machuque nesta queda" prossegue Santós "já me havia ocorrido como trabalhar com os gases dentro do invólucro, e por essa razão que desde então, em todas as minhas aeronaves divido o balão em compartimentos por meio de paredes de seda verticais, não envernizadas.

Por não serem envernizadas, consentem que o gás, atravessando-as, passe lentamente dum compartimento para outro, assegurando assim uma pressão igual por toda a parte. E como de qualquer modo são divisões, previnem um muito rápido afluxo de gás sobre qualquer das extremidades do balão."
"A tudo se tira uma lição, não é verdade?"
"De fato Yolanda, ao final de minhas experiências em Mônaco criei algo que tornou-se muito comum na aviação, o Check –list".
"O que é o check-list?"
"É uma seqüência de procedimentos padronizados de checagem para que uma aeronave saia para o vôo em segurança; por exemplo, primeiro checava se o invólucro estava cheio até o ponto certo, ai então seguia conferindo cada item com perguntas:
Há alguma possibilidade de escapamento do gás?
O motor marcha convenientemente?
A maquinaria está em bom estado?
E ai então uma serie de outras perguntas."
"Você criou um ritual de pré-voo." Afirma Yolanda ao fazer analogia a um sommelier que serve um chapagne na mesa ao lado.
"Sim, o ritual de serviço do sommelier não é apenas uma mera formalidade, ele o faz porque aprendeu com os mais experientes técnicas de não cometer os erros de seus antepassados; o sommelier com seu ritual de serviço, começa mostrando a garrafa e a safra a quem pediu, para que o cliente não diga que foi servido com o vinho errado, depois serve uma pequena dose para que o cliente possa identificar o estagio de vida do champagne, serve o vinho a todos presentes na mesa antes de servir o ordenante, para que este no final tenha o privilegio de propor o brinde e ai então decolar".
Ao terminar esta fala ambos sorveram ao mesmo tempo a taça de vinho do porto com um sorriso no final.

Capitulo XII – O Despertar de um sonho

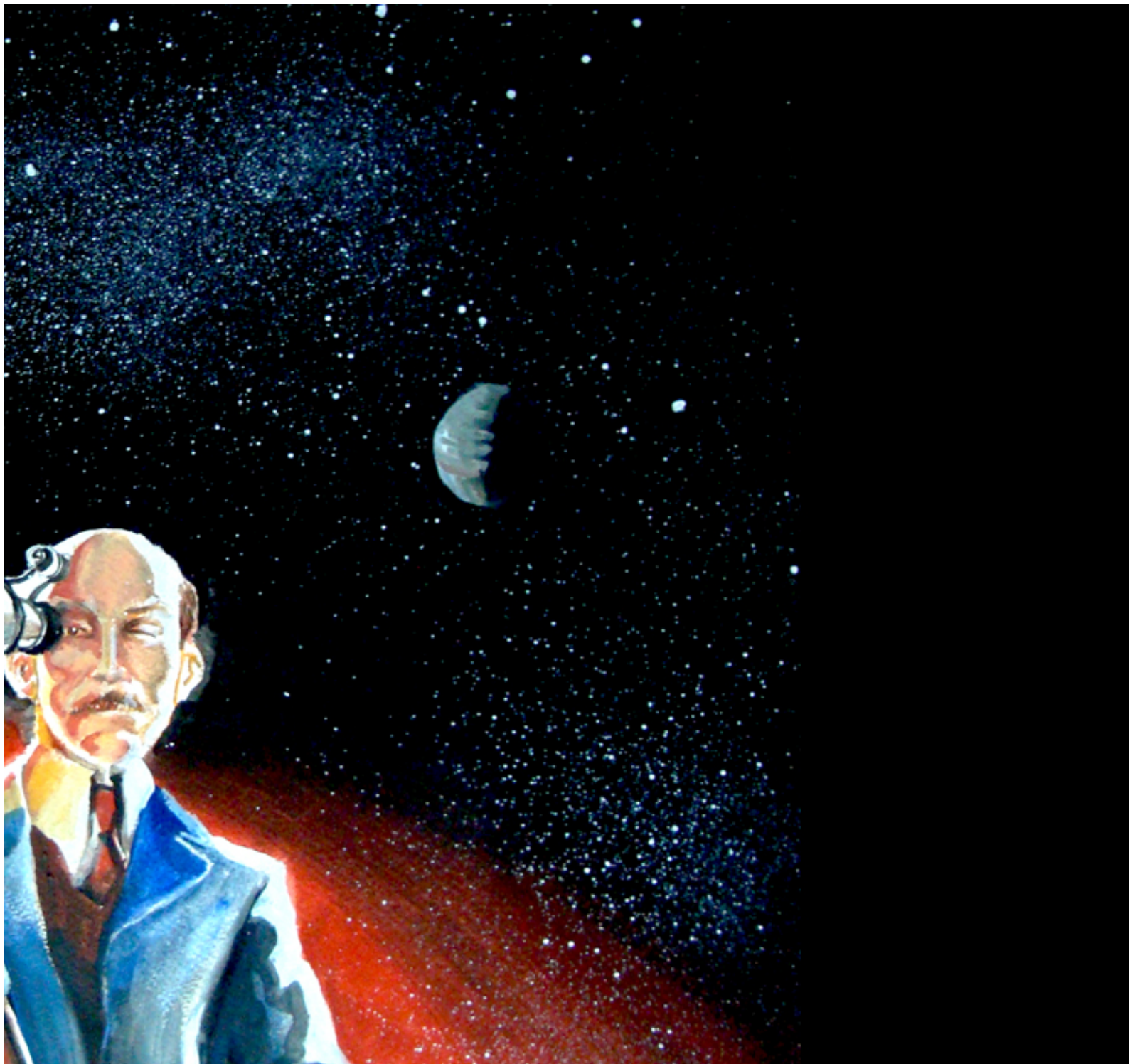
Já cansados de andar pelas ruas de Paris, Santós e Yolanda tomam o trem do metro de volta para o hotel. Sentado no banco ao lado da janela, Santós parece se distrair de Yolanda por alguns minutos, enquanto olha a estrutura dos túneis do Metro que aparecem com a ritmada iluminação, surgindo e sumindo, sob o efeito estroboscópico das lâmpadas elétricas que passam pelo trem em movimento.
Yolanda admira seu ilustre acompanhante que parece ter voltado a ser o jovem estudante que chegou em Paris antes da virada do século, admirando as estruturas e túneis com curiosidade cientifica e apaixonada. Percebe também uma certa melancolia na forma com que o Santos olha para fora. Yolanda toma o braço de Santos, entrelaçando seu braço enquanto deita a cabeça em seu ombro.
Santos por sua vez sorri enquanto da uma curta atenção para Yolanda e depois volta a olhar pela janela.
"Percebo uma certa melancolia em seu rosto. Esta tudo bem?" pergunta Yolanda em tom baixo, quase sussurrando.
Santos então com um sorriso acaricia o rosto de Yolanda com o dedo. "não ha nada para se preocupar, só estou admirando o passeio neste trem que me lembra muito os trenzinhos Suíços".
Yolanda Sorri enquanto Santos prossegue "O que diria se eu te convidasse a fugir comigo."
Yolanda agora cai na gargalhada enquanto Santos insiste "Não se trata de uma brincadeira, falo serio, fuja comigo, tenho um pequeno chalé na Villa Ribaupierre, próximo ao lac Léman, seria nosso refugio perfeito".
"Se esquece que sou casada?" pergunta Yolanda já um pouco exaltada.
"De fato, devo estar louco, esqueça que lhe propus isso" disse Santós enquanto se levanta de seu banco.
"Alberto espere!" grita Yolanda descontroladamente enquanto o segue pelo vagão.
Ao alcançar Santos, puxa-o pelo braço e ambos trocam olhares intensos. Yolanda então puxa Santós pelo paletó e beija sua boca.

O vagão inteiro se emociona com tal cena e antes mesmo que se afastem de seu beijo, uma típica musica parisiense surge em som de afinado acordeão.
Agora sim se afastam, ambos com lagrimas nos olhos sorriem envergonhados, pois ate aquele momento não haviam tido uma exposição publica de seus sentimentos.
A troca de olhares só cessa quando uma linda menina de cachinhos dourados puxa o paletó de Santós e com uma linda voz de anjo pede “S'il vous plait, l'aumône pour un pauvre”.
A pequena pede dinheiro no vagão enquanto o pai toca acordeão, o momento do beijo fez com que o cansado musico soltasse a trava de seu acórdão para tocar o trecho de uma linda canção de amor.
Santós não pensou duas vezes ao retirar do bolso uma boa quantia de Francos que fez com que pai e filha arregalassem os olhos enquanto esticavam as notas.
“Que Deus o abençoe senhor” repetiam diversa vezes os dois enquanto Santos e Yolanda desciam do vagão.
Ao chegarem de volta ao hotel a recepcionista chama Yolanda “Sra. Penteado, chegou esta tarde um telegrama para a Senhora”.
Yolanda percebe que sua sigilosa estadia em paris havia sido descoberta. Ao pegar o envelope a situação piora muito, pois se da conta de que o telegrama era de seu marido.
Santós fica extremamente perturbado ao ver a agora nervosa Yolanda ler e reler as poucas linhas escritas. Ela mantém a discrição e o respeito e sem nada revelar, apenas diz com voz tremula.
“Tenho que ir embora imediatamente”.
Ao ver o nome do marido de Yolanda no verso do envelope, Santós fraqueja visivelmente suas pernas e segue para uma cadeira próxima ao balcão de registros do hotel.
“Receio que não seja adequado que eu também fique neste hotel” afirma Santos terrivelmente abatido, enquanto estende a mão para trás a fim de assegurar-se que a cadeira ainda esta lá, e desajeitadamente senta-se.
Yolanda, com uma estratégia de reflexo, não titubeia e devolve o telegrama para a recepcionista falando em bom Frances.
“Por favor” segue Yolanda enquanto leva a recepcionista para um lugar mais discreto “quero que você faça o seguinte:” prossegue Yolanda “-Diga ao remetente que não me encontrou, que achou que tinha uma hospede aqui com as minhas descrições, mas que foi tudo um engano” Yolanda então coloca um bom monte de notas no bolso da jaqueta da recepcionista “tenho certeza de que saberá como fazer para que acreditem em você”.
Ao voltar para o lobby, Yolanda puxa o pasmo Santos pelo braço que se levanta da cadeira assustado “tive uma idéia, temos que sair daqui imediatamente”.
Santos prontifica-se a acertar as despesas no hotel porem suas despesas estavam bloqueadas por conta de seu bom amigo Soriano.
Ainda em ritmo de fuga, sem muita conversa o casal chega à “La Casucha” nome que davam carinhosamente a vila de Soriano em Biarritz. La, Santos e Yolanda se despedem carinhosamente do grande amigo que havia proporcionado os bons momentos.
“Grande amigo” prossegue Santos “saiba que proporcionou as melhores emoções que tive desde o tempo que ainda competia, voava e ganhava prêmios”
Soriano abraça fortemente Santos que retribui o abraço com um beijo fraternal “mais uma vez agradeço, meu mui fiel amigo” termina Santos “aceite esta humilde lembrança da ‘Vila dos Parisi’”e entrega um pequeno embrulho à Soriano.
Soriano estranha o fato de eles estarem com aquela misteriosa fisionomia, mas, tem a discrição suficiente de nada perguntar. Ao abrir o embrulho percebe um lindo motorzinho de petróleo de dimensões incrivelmente pequenas.
Com um sorriso, sente-se felizmente surpreso por ver que tratava-se de um protótipo muito evoluído de motor, que mais tarde viria a revelar uma potencia desproporcionalmente grande.

Partem ainda pela manhã para a Suíça e assim que cruzam os Alpes, Yolanda para na primeira agencia de telégrafos e envia uma mensagem ao marido avisando de seu retorno, com o objetivo de dar a impressão de que nunca saíra do território Suíço.
A resposta de seu marido é imediata, dizia que ainda naquele mesmo dia, o fiel funcionário que a "vigiara" anteriormente iria encontrá-la para cuidar de todos os detalhes para o seu mais imediato retorno ao Brasil.

Agora que sua estratégia estava completa Yolanda muda drasticamente a fisionomia, passa da aflição para um certo prazer adolescente,"agora podemos passear mais um pouco pelas ruas desta bela cidadezinha". Santos não consegue disfarçar sua tristeza, as coisas não iam tão bem como havia planejado, ainda sonhava em fugir com Yolanda, no entanto, rumando contra tudo aquilo que acreditava disse "Sim, vamos passear um pouco" decidido a aproveitar ainda os poucos minutos com Yolanda antes que partisse.
O casal anda pelas ruas, sem nada dizer um ao outro, passam por diversas vitrines, olham sem nada ver.
Sabem que o menor mal-entendido poderia reagir da mesma forma que uma pequena fagulha causa grande explosão ao queimar o enorme invólucro de hidrogênio.
A aflição de Santos mal deixa que ande sem tropeçar, as emoções tomam conta de sua mente e a cada passo que da sente aquela estranha sensação que teve antes de ser internado pela primeira vez com os nervos abalados.
Ambos viram uma esquina e preparam-se para atravessar a avenida principal, dois carros passam, um bem colado ao outro e então o casal junto com mais outros pedestres iniciam a travessia da tal avenida.
No meio da rua Yolanda para, permitindo que Santos de mais um passo sem se aperceber e puxa-o pelo braço, tal como havia feito no metro de Paris. Entrecruzam os olhares, e como um 'déjà vu' o lindo beijo se repete.
Desta vez não ouviram musica de acordeom, no entanto, todo aquele clima nervoso de Santós se vai e da lugar a uma inexplicável alegria.
Sem nada dizer, ambos são bastante conscientes de que aquele momento é o da despedida. Santós continua a atravessar a rua enquanto Yolanda permanece por mais alguns segundos no meio-fio, parada ao observar.
Santos interrompe sua travessia, para e olha para Yolanda, percebe que ela o observa e com um sorriso, ambos se constrangem. Desta vez Yolanda vira e começa a andar para o outro lado, da mais cinco passos e olha para traz, percebe, que da mesma forma, Santos ainda está lá a observá-la.
Ambos abrem um grande sorriso, acenam um para o outro e viram-se ao mesmo tempo e desaparecem um do outro.

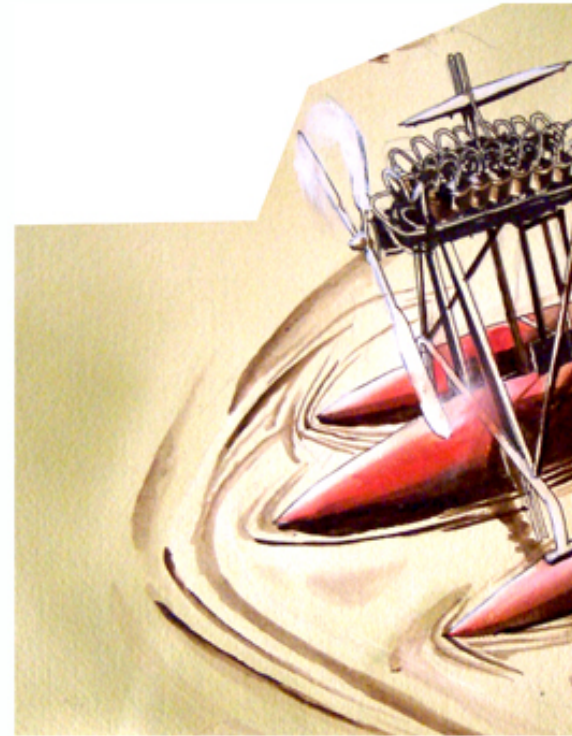
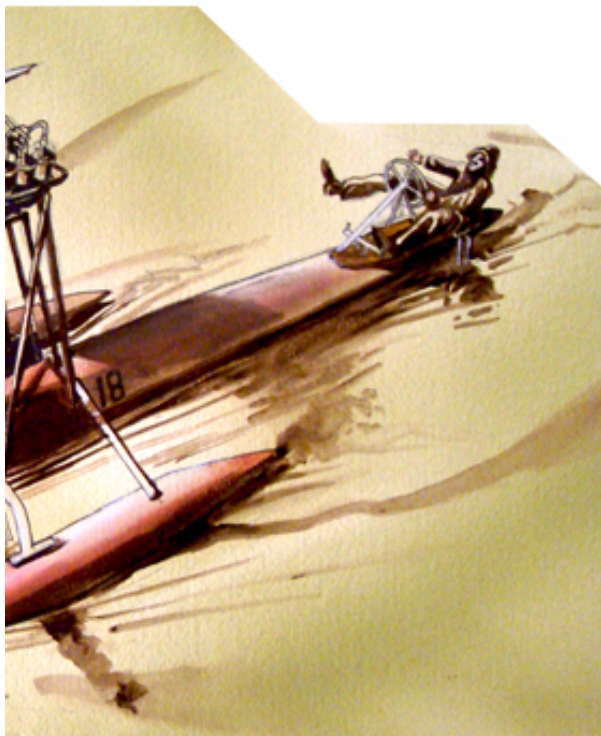
Capitulo XIII – Eis que chega Jorge

Santos não queria se internar voluntariamente em uma casa de repouso como havia feito anteriormente, agora tinha um novo propósito. O tempo que passou com Yolanda, Soriano e seu breve encontro com H. G. Wells deu-lhe novo impulso. Santos retornara ao apartamento que havia alugado em Biarritz na Avenue du Maréchal Foch, numero 26, mais exatamente munido de motores, projetos e novos objetivos.
Estava completamente absorto em suas idéias quando é abruptamente interrompido por um bater na porta. Santos estranha, acreditava estar sozinho na Casucha, não queria que ninguém soubesse que estava lá em meio a suas experiências.
“Abra a porta tio, sou eu” – tratava-se se seu sobrinho Jorge. Santos levantou-se imediatamente de sua escrivaninha e dirigiu-se a porta.
“Meu querido sobrinho, quase me matou do coração” afirmou Santos com um raro sorriso no rosto e logo voltando a sua escrivaninha.
Jorge entra sem nada dizer olhando ao redor, fecha a porta, e com uma expressão mais refeita diz:
“Percebo que esta em pleno processo criativo, não é verdade?”
“De fato” segue Santós extremamente empolgado “olha que peça mais linda!” afirma Santos apresentado o transformador Marciano com suas ultimas modificações “vou levá-lo ao Rio de Janeiro, tenho certeza que será a atração principal dos meus mais novos inventos”.
Jorge olha com admiração, mas também não deixa de expressar sua preocupação. Santós havia montado atrás da escrivaninha um chassis coberto de penas ao qual se prendiam cabos atrelados a um motor, lembrou-se imediatamente de estranho episodio ocorrido na clinica de Valmont no qual Santos havia colado penas em seus braços e se comportava de forma alterada.
“O que pretende fazer com aquilo?” pergunta Jorge apontando para o estranho aparato emplumado.
“Acalme-se sobrinho! Asseguro-te que não ha nada a temer, faço experiências com transformação de movimento, aquele equipamento serve apenas para mimetizar a sabia natureza das asas dos pássaros. É ciência e não alucinação” um pouco mais tranqüilo Jorge senta-se num sofá em frente a escrivaninha, e logo se levanta, uma peça de motor displicentemente largada na almofada o espetara. Sentasse novamente apos assegurar-se que o assento agora está limpo e olha a bagunça deixada pelo antes muito organizado tio.
Volta a ficar preocupado quando depara com uma carta suspeita sobre a mesa onde se lia “Dernier avis avant sommation avec frais malgré la sommation sans frais qui vous a été précédemment notifier, vous n’avez pas acquitte les taxes ou produits recouvrables comme en matière de contributions directes dont vous êtes redevable...”
Santós percebe que Jorge está lendo e toma de sua mão com um olhar de pai que repreende a travessura de um filho.
“Tio, que divida é essa que tem com a Receita Municipal de Biarritz?” pergunta o já bastante irritado Jorge.
“Sabes muito bem que tenho dinheiro para pagar está módica quantia. Isso foi só um descuido” explica Santos com ar de um moleque que acabara de aprontar “por favor, Jorge...” prossegue Santos já bem mais sério “...sabe muito bem que fico perturbado quando invade meu escritório e revira meus papeis. Volta toda a recordação do que passei eu Deauville com aqueles terríveis Gendarmes”.
Jorge avalia melhor a situação e acalma-se “desculpe tio, que tal darmos uma volta?”
“De acordo” responde Santos enquanto levanta-se, abraça o sobrinho e ambos seguem para fora.

Procurando amenizar o clima, Jorge tenta mudar um pouco o ruma da conversa “diga-me tio, nunca entendi de fato o que aconteceu em Deauville”.
Santos cala-se um pouco enquanto caminha rumo a orla ainda abraçado com o sobrinho e então começa a relatar.
“Depois do acidente que sofri com o Demoiselle em janeiro de 1910, em Mourmelon-le-Grand decidi parar de voar, encontrar um lindo canto para descansar e aproveitar os louros colhidos durante minha vida como Aeronauta. Foi então que decidi construir a bela “La Boite” no litoral de Deauville. Em 1913 a casa já estava pronta e meu sonho se realizara. Naquela época estava muito encantado com os astros e estrelas, que pareciam ainda mais bonitos naquela parte do mundo. Só sentia a falta do nosso “Curzeiro do Sul”.
Pois bem, havia comprado um potente telescópio, e passara a observar as estrelas todas as noites de céu limpo.
Ao lado do terreno de minha residência, morava um austríaco...”
Santos interrompe a caminhada, enquanto olhava para o horizonte com ar de que queria espirrar. Um pouco confuso Jorge tenta olhar para o mesmo ponto que o tio olha e então se assusta com o grito “Goujon!”
“O que?” pergunta Jorge bem confuso.
“O nome do sujeito, Goujon, era assim que se chamava”.
Ambos então retornaram a caminhar enquanto Santós continua seu relato.
“Goujon avisou os Gendarmes que eu tinha uma luneta Alemã, da marca Zeiss e eles então vieram e me mantiveram em prisão domiciliar enquanto vasculharam meus pertences”.
“Não entendo como uma atitude tão pacífica quanto observar as estrelas pode ser ameaçadora ao tal vizinho e aos Gendarmes”.
“Ambos achavam que eu era um espião alemão monitorando a costa da Normandia”.
“Que absurdo” protesta Jorge “não o reconheceram?”
“Não me reconheceram e se não fosse pela rápida ação da Embaixada do Brasil a mando de meu querido Antonio Prado Jr. eu estaria em maus lençóis”.
“Você recebeu algum tipo de desculpa da policia francesa?”
“Sim, sim, mas isso nada adiantou, fiquei fulo da vida, resolvi sair de lá imediatamente. Mas não parti de minha residência sem antes atear fogo a todos meus documentos.

Em agosto de 1914, quando já não estava mais lá, os Gendarmes ocuparam a “La Boîte” confiscaram diversos dos meus pertences, inclusive um incrível automóvel Alda de 4 cilindros, construído por Charron. Alda era um carro esportivo desenhado e construído por Charron, o nome Alda era o acrônimo de “Ah! La Délicieuse Automobile”, tinha um design incrível”
Santós recorda os bons tempos com o olhar para o infinito.
“De todos os meus amigos, Ferdinand Charron era sem duvida o mais competitivo, estava sempre disposto a apostar gordas quantias de dinheiro em desafios e aventuras.”
“Não creio que isso deva ser bom para a amizade” afirma Jorge com ar de repreensão.
“Nossa amizade era inquestionável, eram estas apostas que nos uniam ainda mais nas realizações de sonhos. Foi movido por apostas como estas que Belriot atravessou o canal da mancha no ano de 1909, e ao fazê-lo escreveu sobre minha pessoa: - Não faço mais que vos seguir e vos imitar. Vosso nome para os aviadores é uma bandeira. Sois o nosso comandante. “
“não quis ofende-lo tio, sei o quanto respeitava Charron e Bleriot”
“De fato, eram minha família, estavam presentes nos melhores momentos de minha vida. Lembro-me como se fosse hoje das festas que dávamos ao lado de meu telescópio, no modesto observatório que montei no teto da La Boîte, bons momentos atados eternamente ao passado.”
Percebendo que Santós se emocionara Jorge resolve retornar ao assunto que gerou esta conversa.
“Sei muito bem que competia com Bleriot quando do vôo do 14 Bis, no entanto não me lembro de nenhuma aposta envolvendo Charron”.

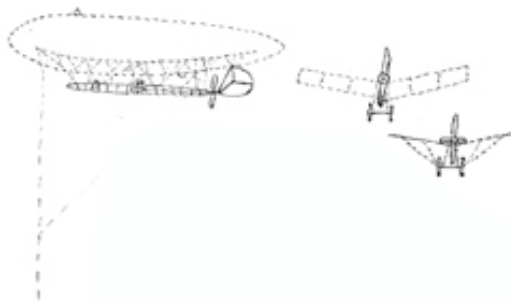
Foi uma das mais divertidas apostas que jamais fiz.
Mais uma vez Henrique não entende, o que seu tio quer dizer. – “Tio, que aposta foi essa?”
Ah!... me refiro a aposta que fiz com Charron. Algumas semanas depois do “14 Juliette” do ano de 1906, jantava com ele, Fernand Charron no Maxims. Sentavam-se a mesa também Albert De Dion, inventor do motor Dion que usei no meu primeiro invento, o triciclo pendurado na arvore; Ernest Archdeacon e Louis Blerriot, como disse anteriormente o primeiro homem a atravessar o canal da Mancha com um avião. Os senhores colocaram-se a vangloriar-se de seus feitos enquanto bebíamos e riamos muito, até que em certo ponto da conversa discutíamos o quanto a água difere do ar em comportamento no que diz respeito ao deslocamento de um veiculo de considerável peso.

18

O senhor F. Charron apostou 10.000 francos contra 2.000 do senhor Bleriot que não seria possível fazer 100 km/h sobre a água com um aparelho qualquer antes de 1º de abril de 1908. Esta velocidade deverá ser atingida sobre um percurso de somente 1 km, mas nos dois sentidos, sendo a média dos dois experimentos que deverá ser considerada. Nesse momento chegava a mesa o cavalheiro chamado René de Knyff, este foi automaticamente eleito como arbitro da contenda.
Seguindo então a ordem de desafios, o senhor Charron apostou 50.000 francos contra 5.000 por mim oferecidos, que este ultimo não poderia fazer 100km/h sobre a água antes de 1º de abril de 1908. Tomando-se o modo de cronometrágem como precedente.
Neste ponto da conversa, percebi que Archedacon estava já ao meu lado em suas convicções, foi então que, junto a ele, enquanto que O senhor Charron e o Marques de Dion apostaram juntos 5.000 francos contra as minhas crenças e a do senhor Archdeacon que não veríamos antes de 1º de fevereiro de 1908 um aeroplano voar a distancia de 500m sem tocar a terra".

Com as apostas já feitas e até mesmo publicadas no periódico cientifico La Nature, numero 1796 de 26 de outubro de 1906, pelo então repórter René Doncières, coloquei-me a construir meu mais belo invento, o de Numero 18, o "Le Hydro-Glisseur".
"Um planador aquático ?" pergunta o já mais bem humorado Jorge que ficara impressionado com a memória do tio ao lembra-se das datas e nomes.
"Não era somente mais um hidroplanador, era o 'Le Hydro-Glisseur', ele tinha estilo, era uma maquina linda. Era um formidável deslizador aquático movido com um motor Antoniette de 16 cilindros e 100 cavalos que punham em movimento um longo flutuador em forma de charuto, com dois flutuadores laterais, para os quais usei estruturas de madeira revestidas com tecido impermeável.
Testei inicialmente a hidrodinâmica do aparelho sem motor, rebocado pela lancha La Rapiére no rio Sena.

Foi então que liguei o grande motor, conseguia sentir a grande potencia de forma assustadora sentado à poupa da embarcação, acelerei enquanto segurava o volante desta que agora estava completamente instável. Ao fazer uma curva um pouco mais fechada fui arremessado para o lado, mergulhando no gelado rio Sena.
Após pousar para algumas fotos com minhas roupas encharcadas, voltei ao 'Le Hydro-Glisseur' para ganhar minha aposta, porem infelizmente, os flutuadores tendiam a afundar na água; não consegui desenvolver a velocidade projetada e conseqüentemente perdi a aposta".
Ainda abraçados enquanto caminham, Santos e Jorge dão altas gargalhadas, e apos uma breve pausa Jorge inicia um outro assunto, desta vez, um pouco menos divertido.

Posteriormente coloquei o grande motor com hélice de três pás do Nº 17, que foi, assim, desativado antes mesmo de ser testado.
Levei novamente o agora Nº 18 ao rio Sena e, num dia nublado. Nos primeiros testes, já com o motor montado, mas desligado, o aparelho foi ainda rebocado pela lancha, testei com eficiência as asas subaquáticas que permitiam meu aparelho de se levantar na água enquanto pegava velocidade, tal qual a asa levanta um avião no ar.

Santós interrompe sua caminhada, vira-se de frente para Jorge e suavemente diz.
“Eu não admito, nem nunca admiti qualquer intromissão no que diz respeito a minha vida pessoal, mesmo que seja alguém tão querido como você Jorge.”
“Desculpe, tio” Jorge abaixa a cabeça e diz sem olhar para os olhos do tio “ela é uma mulher casada e isso pode ter implicações muito serias, alem disso...” agora Jorge olha fixamente nos olhos de Santós “me preocupo muito com seu coração, o envolvimento com alguém nas condições de Yolanda pode ser muito doloroso para o Senhor”.
“Sou bastante experiente, não sou nenhum adolescente.”
“me preocupa o que falam a seu respeito”.
“Escute bem Jorge, muito já foi dito sobre mim, já fui chamado de excêntrico, louco e até mesmo tive minha sexualidade e minha masculinidade questionada por jornais americanos, creio que a fala maldosa é inerente as pessoas famosas”.
“Tio por favor, fale-me quais são suas reais intenções” Persiste Jorge de forma mais contundente.
Santós senta-se num banco ao longo da riviéra, não mais conseguindo fugir das perguntas de seu amado sobrinho, decide se abrir.
“Sabe Jorge, tenho um pequeno chalé na Villa Ribaupierre, próximo ao lac Léman...” Santos olha para o mar que insistentemente quebra pequenas ondas, uma atrás da outra, com intervalos de um a dois segundos, de forma mais frequente do que o habitual, enquanto seu queixo contrai-se em pequenos espasmos e uma lagrima corre em sua face. Não consegue terminar sua explicação tomado por uma forte emoção, Jorge parece entender a resposta e abraça o tio vigorosamente. Ambos permanecem ali sentados por alguns instantes voltam para “La Casucha” sem mais nada a dizer.
“Por que certas pessoas não tem o direito de constituir famílias?” pergunta Santós apos alguma reflexão sobre o assunto.
“Todos tem o direito de constituírem as suas famílias” responde Jorge sem entender o que Santós quer dizer.
“Por toda minha vida me dediquei ao vôo. Não mais do que um pais se dedica a um filho. Primeiro foi o vôo como forma de brincadeira, quando soltava meus balões na fazenda, ou quando empinava uma pipa. Isso não é diferente de um pai que brinca com seu filho. Depois o vôo como forma de diversão nos meus balões cativos e depois nos dirigíveis, com os quais aprendi e testei meus empenhos, tal qual o adolescente que busca diversão ao aprender coisas novas com as suas namoradas ou até mesmo nos bordeis. O vôo dos desafios e da prepotência no caso dos bi planos e monoplanos, tal qual os homens que querem se mostrar para a sociedade ou para seus pais.
O vôo da dor no caso das maquinas voadoras para fins belicosos, ou mesmo quando o homem não entende bem o motivo do vôo.
Existe o fim, sim ele existe! O fim é quando extrapolamos o nosso conhecimento para construir algo novo, e também quando reunimos as virtudes de nossa infância, adolescência, maturidade para construir algo inusitado”.
“Desculpe tio” prossegue Jorge já habituado ao fato de não acompanhar a genialidade ou excentricidade de seu tio “não estou bem certo se entendo o que diz”.
“É sobre minha família” diz Santós “Deus não permite que eu constitua uma família como todos os outros mortais, e assim como os personagens Homéricos, eu, tal como Dédalo e seu filho Ícaro fui destinado a proporcionar outro tipo de paternidade para nossa raça humana”.
“Dédalo era casado com Nafsicrafe”.
“As vezes não suporto este palácio de Knossos, a opressão do Rei Minos, quero ativamente partir desta Creta sem esperar a hora da minha libertação. Todos conseguiram se libertar de seu claustro com seus vôos, Ícaro, o Indú Jatayu ou o Etana Babilônico. Ou pela morte ou pelo vôo bem sucedido”.

“Tio” agora entendendo completamente as metáforas de Santós “Todos este personagens encontraram a morte ao se atreverem ao vôo, o senhor foi o único a encontrar a gloria após os muitos e muitos vôos”.
“De que me adianta a gloria se esta não me traz a seiva da vida, tal qual a família traz a seiva da vida ao homem comum?”
“O homem comum pouco contribui para a sociedade da forma que o senhor fez”.
“Não seja ingênuo meu caro Jorge, hoje todos dão os créditos do vôo aos americanos, meu trabalho foi todo em vão”.
“Não” protesta firmemente Jorge “a sua pátria, o Brasil jamais lhe viraria as costas”.
“De fato” diz Santos se redimindo “o Brasil nunca ha de me desapontar. Já foi dito que Paris é o lugar para onde os bons americanos vão depois que morrem, se for assim, o Brasil é o pais para onde as almas superiores vão apos o encerramento de muitas vidas. Lá a vida é vivida sem os véus da futilidade, um pais onde as regras sociais não são observadas, um pais onde o imperialismo capitalista não faz nos esquecermos de nossos valores mais importantes. Esse pais que me acolhe mesmo sem eu ter realizado minhas experiências lá. O Brasil não guarda rancores, e ele que me concebeu e é nele que hei de morrer”.
“O Senhor nunca haverá de morrer tio, sua lembrança há de permanecer sobre muitas gerações”.

Santos abraça aquele sobrinho que nunca haveria de desapontá-lo.
“Venha Jorge, quero mostrar-lhe algo, se um dia achar que colando penas em meus braços poderei voar sei que seria para você que mostraria minhas teorias”.
“O que quer dizer com isso tio, me assusta quando fala assim”.
Santos solta um sorriso muito intenso como a muito não deixara escapar.
“Por mais que queira evitar, não é possível fugir às responsabilidades da ciência, minha busca não era pelo avião e sim pelo vôo, é a ele que me dedico, e assim sendo pretendo explorar cada minúcia do vôo em suas diversas formas.
Assim como na natureza de Lineus, evolui coloquei-me no ar com os balões, fiz-me locomover com os dirigíveis em suas mais diversas formas, com os bi planos e monoplanos ergui os mais pesados do que o ar. Minha matéria agora é outra, seguindo as dicas daqueles que escrevem as ficções como fiz quando criança, agora de novo o faço. Após seguir as dicas de Jules Vernes, coloco-me a seguir as dicas de H. G. Wells.
Concebo e inauguro a época dos ornitópteros e do vôo individual”.
“Não acho tio” complementa Jorge com uma lagrima escorrendo pela face “que estamos aptos a compreender a sua genialidade que chega a ser infantil, dedicada ao ponto em que a excentricidade pouco se difere da loucura”.
“Tenho algo a te mostrar, neste material você será apto a dizer se sou louco ou se mereço os créditos da invenção do vôo”.
Já de volta ao atelier de Santos na “La Casucha” Santós aparecia com uma pequena brochura datilografada.
“Eis o que tenho a te mostrar” .
Jorge folheia brevemente o caderno e identifica imagens do estranho motor encima da mesa bem como do suspeito aparato com penas atrás de sua escrivaninha.
“Tio do que se...”
“Leia Jorge” insiste Santós “se pretendo mostrar meu manuscrito ao mundo devo iniciar mostrando aos meus mais íntimos”.

Capitulo XIV – O Cap Arcona

Jorge estava em Biarritz para levar Santós a uma viagem de regresso ao Brasil. Atenderia a proposta feita de seu grande amigo, Antonio Prado Junior, prefeito do Rio de Janeiro, de ter seu nome dado a uma importante rua daquela cidade, estava muito feliz e sabia que iria ser lembrado novamente pelo povo brasileiro que nunca haveria de abandoná-lo .
“Você não vai ler?” pergunta Santós ao ver Jorge olhando a capa da brochura por mais tempo do que o necessário para ler as poucas linhas da capa.
“Não, não vou ler agora” responde Jorge um pouco alterado “quero ler este manuscrito no navio, enquanto estivermos em nossa viagem de regresso ao Brasil, enquanto isso este material ficara em minha posse”.
“De acordo” responde Santós com um certo sorriso no canto da boca, considerando-se muito esperto por ter guardado as vias carbonadas sem que seu sobrinho soubesse.
Jorge sabia que antes de regressarem ao Brasil teriam uma breve passagem por Paris onde encontrariam Bleriot no Aero Club.
“Se disser algo a respeito desses novos inventos no Aero Club te interno imediatamente”.
Santós sabia que as palavras do sobrinho eram para o seu próprio bem, no entanto, sentiu o rosto corando de nervoso e resolveu nada responder e evitar uma briga.
Alguns dias depois já abordo do Cap Arcona, Jorge acorda e como de costume, olha para o leito de Santos, que já se encontra vazio.
Santós havia acordado muito cedo, e Jorge, seguindo os passos do tio, sai para um passeio no deck. Lembra-se do manuscrito, abre um baú e embaixo de alguns pertences pega a brochura intitulada “L’Homme Mecanique”.
Mal chega ao convés e encontra Santós conversando com um garoto, ao aproximar, repara que o menino está portando o pequeno motor nas costas.
“Tio o que pensa que está fazendo?” - Pergunta Jorge ao ver os dois rindo um para o outro.
Santós e o garoto simplesmente olham para Jorge e voltam a dar gargalhadas.

Jorge abre um leve sorriso e busca uma espreguiçadeira convenientemente próxima aos dois, assim pode tomar conta das “crianças que se divertem com o novo brinquedo” enquanto lê.

“L’ H O M M E
M E C A N I C Q U E

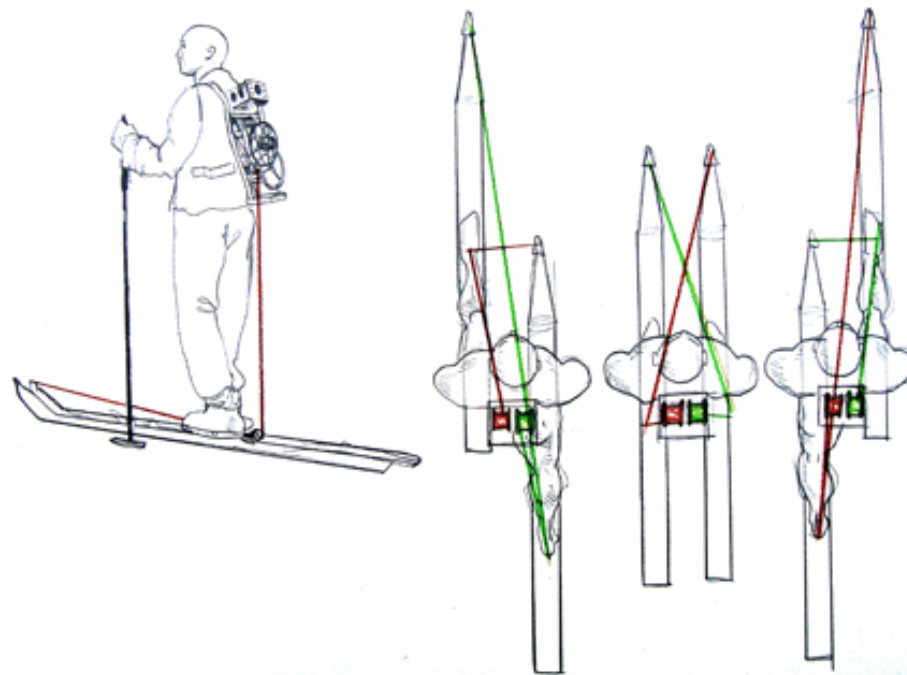
Eu dedico este livro à posteridade

E é forçado pelas circunstancias que decidi escrever este livro.
Por um lado não gosto de escrever, e por outro, creio que os fatos devem bastar por si, sem comentários.
Desta vez, depois de tantos anos, são os pedidos de perguntas de inumeráveis amigos e correspondentes, em particular sobre minha ultima invenção que me forçaram a tomar novamente a pena e escrever.
Eu lhes devia explicação. Aqui vão elas:

.
.. ..
.

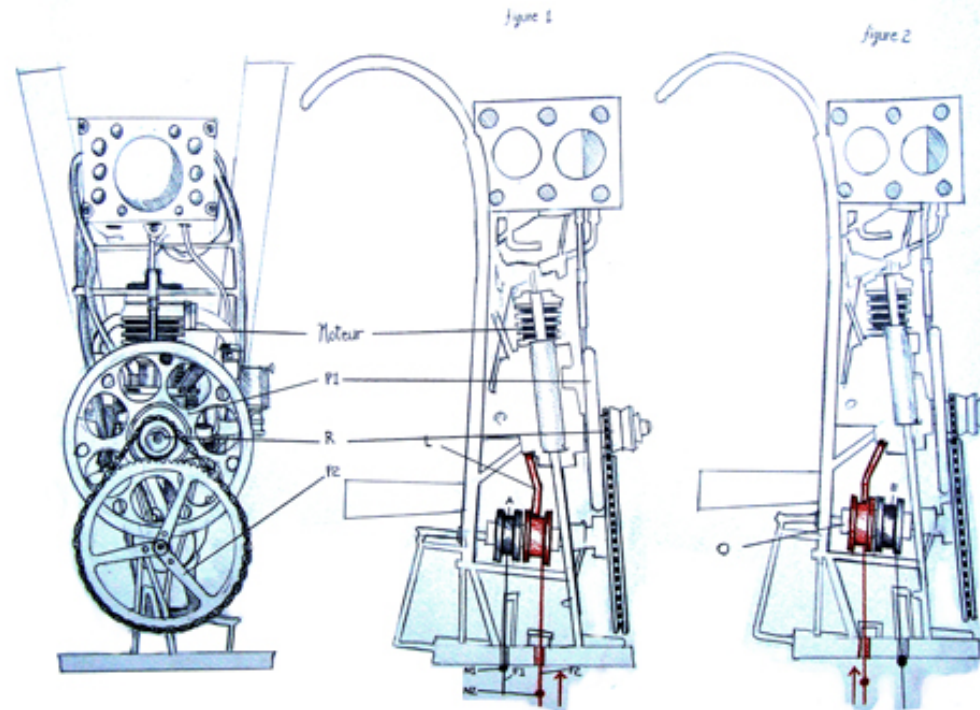
I
O meu aparelho é destinado a transformar o movimento rotativo de nossos motores em alternativo, e eu o chamei de “Marciano” em homenagem aos habitantes do planeta marte, os quais segundo Wells, não mais fazem uso da roda, mas tão somente das pernas automáticas em todas as suas maquinas, dentre os quais compreende os imensos carros de guerra devastando Londres, citados em “A Guerra dos Mundos” : - “Ah ! dirão, esses romancistas, esses Julio Verne, esses Wells, que visionários!”. “Vocês leram” responderia eu, se quisesse discutir, “os últimos trabalhos de nossos segredos sobre aeronáutica ou navegação sideral?” Mas não quero discutir. Voltemos, pois, ao “Marciano".
Estas são as circunstancias na qual eu o concebo.

Há mais de vinte anos sou apaixonado por esqui, já nessa época distante, era obcecado pela obrigação de pensar horas a fio para subi aos cumes das montanhas, antes de desfrutar da longa descida – prazer profundo, mas que poderia ser descomplicado se as pernas não estivessem cansadas pela precedente extenuante subida.
Por muito tempo o problema me pareceu insolúvel.
.
.. ..
.
Um dia porem, durante o inverno de 1925-1926, chegando quase ao topo do Mont Joli, que domina Magève, encontrava-me esgotado, como uma locomotiva sem vapor.

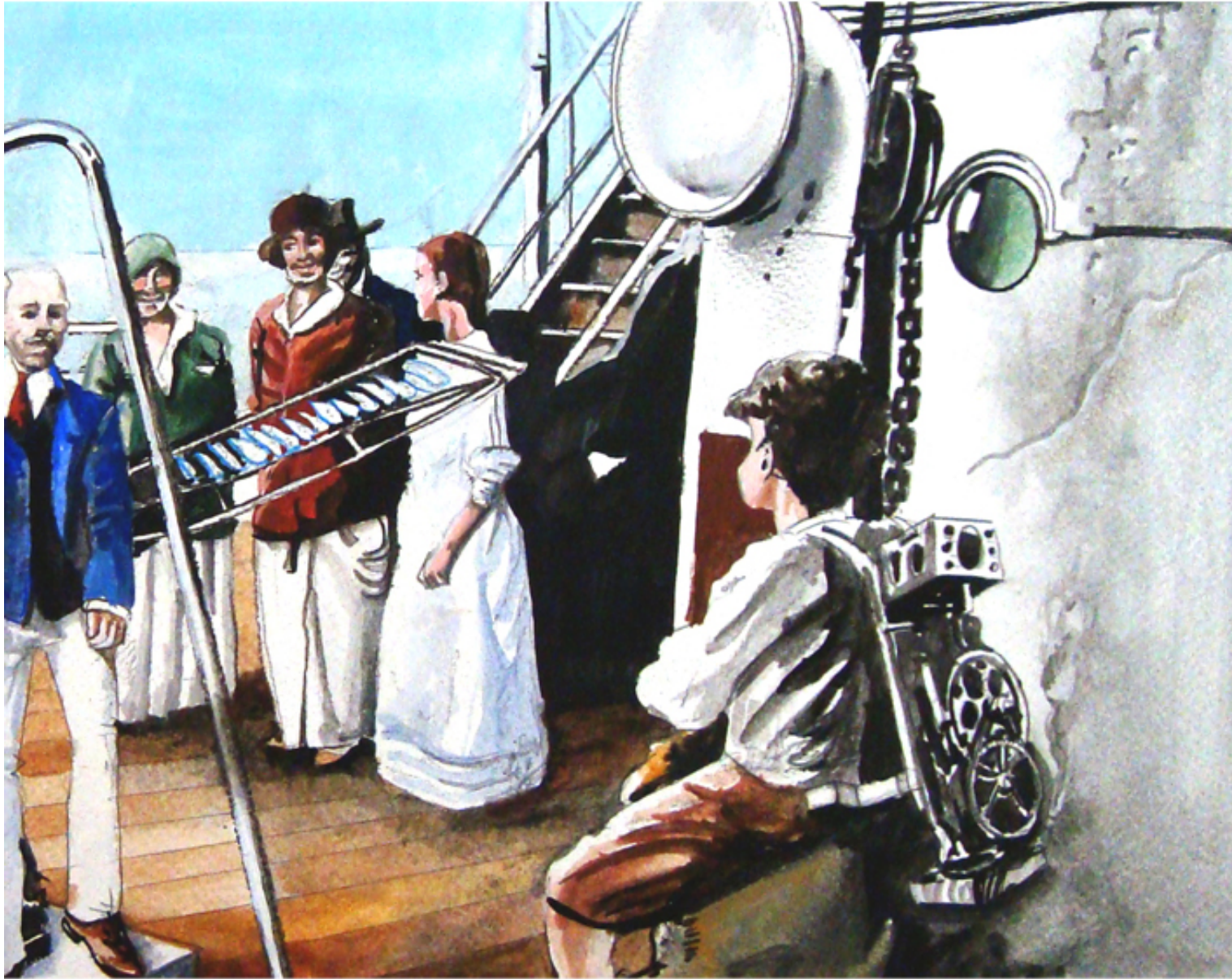
Infinitamente cansado, parei, com um esqui a frente e outro bem atrás, sem ter mais força para puxá-los! Isso acontecia invariavelmente ao fim de uma subida. Imóvel nessa posição, amaldiçoava a fraca capacidade inventiva do homem, que ainda não havia adaptado um motor às necessidades do esquiador e do montanhista.
Foi neste momento que, olhando a ponta de meu esqui colocando bem à frente, pensei: "Mas tenho aqui um verdadeiro ponto de apoio, porque a pele de foca impede meu esqui de recuar.
Se, dali por um fio, eu puxo o calcanhar do meu outro pé, este vai alcançar, ultrapassar o meu outro calcanhar e só parará por si na atura desta ponta.

Este esqui vai então se encontrar na posição ocupada pelo outro no instante anterior, e um segundo fio me permitirá recomeçar, para aquele, a mesma manobra.” Pois, como diziam os primeiros pesquisadores da direção dos balões: “Dê-nos um ponto de apoio – eis (a resposta) para toda a questão”.
O Problema estava então resolvido. Era preciso pô-lo em pratica, ou seja, realizar, com um motor e automaticamente, o movimento de ir e vir, numa amplitude de mais de um metro.
O que me oferecia, para isso, a mecânica existente? Um virabrequim e uma biela, isto é, uma arvore munida de um cotovelo de 60cm e uma biela de cerca de dois metros. Para o esquiador, dois cotovelos e duas bielas. Eu não podia evidentemente concebê-lo (desta maneira). Eu fui forçado a inventar algo novo.
Eis o que realizei: as bielas, eu as substituí por dois fios que, se em aço, não precisam ter a espessura maior que a de um cabelo. As arvores a manivela tornam-se então dois tambores levíssimos de magnésio, de apenas 25 gramas, os quais formam pequenos guinchos para os fios – e penso que não exagero muito ao dizer que, em movimento, as peças deste transformador são cem vezes mais leves que no antigo sistema a bielas. E a baixa inércia das partes móveis é de grande interesse numa máquina a qual se submetem às contínuas inversões de marcha.
A primeira figura mostra meu transformador de 95 gramas para um motor de 1/10 cv colocado sobre as costas de um esquiador. A figura numero 2 mostra um modelo maior, de 450 gramas, para um motor de 2 cv, ou mesmo mais.
Eis como funcionam. Tomemos, por exemplo, o modelo grande (Fig.2)
O movimento rotativo do motor e recebido pelo pinhão R, encadeado na arvore O, que segue para os rolamentos P1 e P2.
.Sob esta arvore ficam dois tambores A e B, sobre os quais se enrolam os fios de que falamos. Enfim, entre estes, um disco D, preso ao eixo por uma longa chave que pode deslizar-se ao longo deste. É comandado por meio de um sistema composto por um cabo interior T e de uma alavanca L, Os tambores A,B e o disco D que sustent as cavidades e as saliências correspondentes, vemos aqui que podemos através desta alavanca L mudarmos um ou o outro tambor sobre o eixo O.
Seguimos agora aos fios F1 e F2 dos tambores. No presente caso estes se ligarão cada um a ponta de um esqui, passando por uma polia presa no calcanhar do pé oposto, e antes ainda, por dois pequenos buracos L1 e L2 que possuem, um pouco mais adiante, dois nós N1 e N2, não podendo ultrapassar os dois buracos esta posição, garante automaticamente a troca de marcha; vejamos como:
Com o motor acionado, a correia R e o Eixo O movem o disco D, simples assim. Para iniciar o movimento alternativo, para embraiar, empurremos, por um comando qualquer, a alavanca L; esta puxa o braço T que aplica o disco D sobre o tambor B. Este entra em sintonia com arvore e gira com a mesma. O fio F2 enrola-se então sobre o guincho-tambor B e as diferentes peças encontram-se na posição da figura 1. Esse movimento deve continuar até que o nó N2 venha bater contra a peça T2 e a puxe. Mas esta batida está ligada à alavanca de comando L, que vai ser acionada, o que trará como consequência deslocar o disco D para a esquerda, o que quer dizer desembraiar o tambor B e embraiar o tambor A. Será o fio F que, nesta segunda etapa, vai enrolar-se, até a chegada do nó N1 sobre seu ponto de batida; esta inverterá de novo a embreagem dos tambores. Notemos que, durante este segundo tempo, o fio F2 puxado pelo esqui se desenvolverá sobre seu tambor, que pode girar livremente.

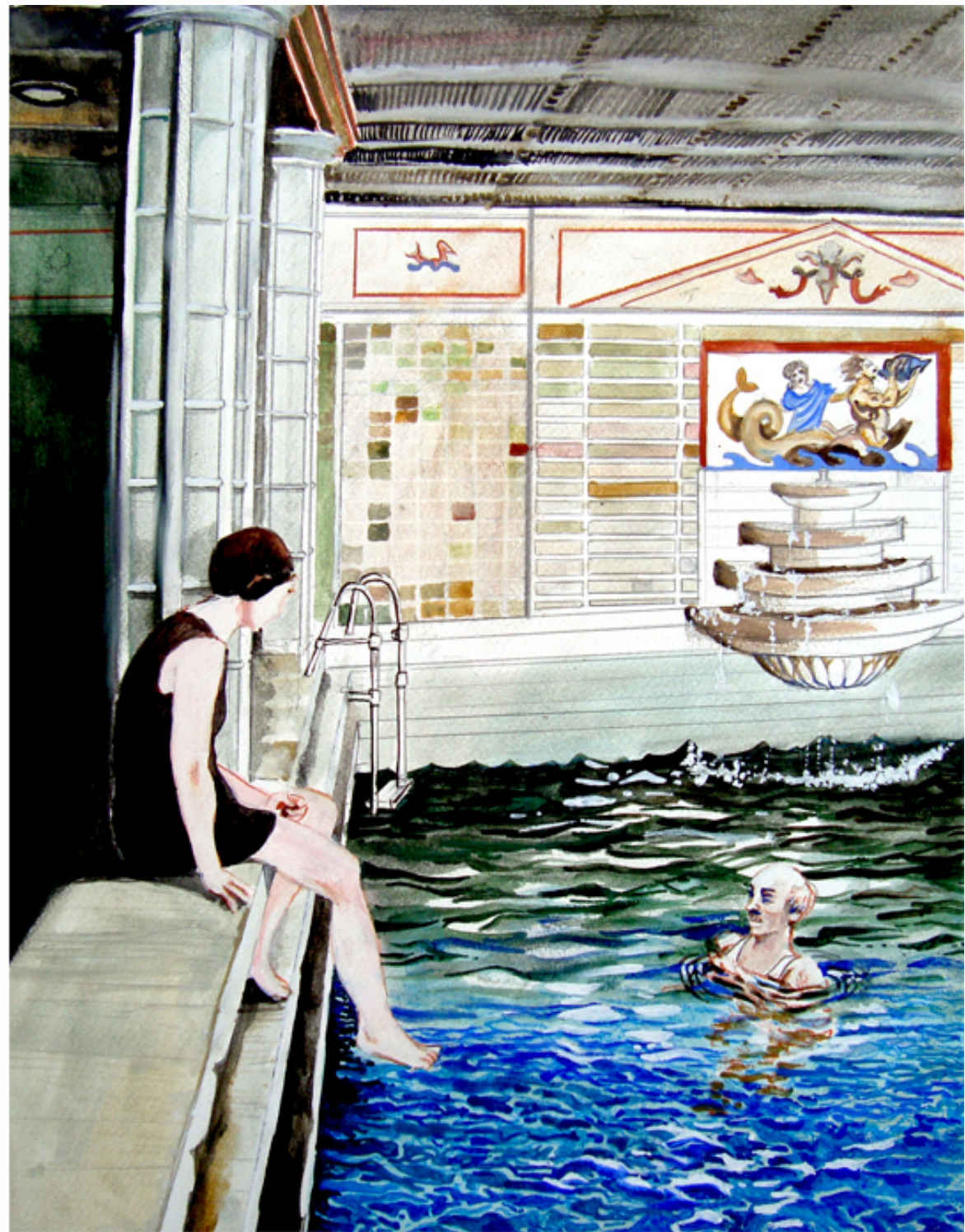
Este movimento duplo deve, no caso do esquiador, realizar-se perto de duas vezes por segundo. Mas que meu jovem leitor ou minha bela leitora nao se preocupem com isso. Nem suspeitam que as válvulas do motor de seu cabriolé se abrem e se fecham mais de 60 vezes por segundo. Diz-se mesmo que os átomos, nas moléculas que lhes servem de prisão, ficam tão inquietos, tão agitados, que vão da direita para a esquerda e da esquerda para a direita, dez milhões de bilhões de vezes por segundo. Mas eu não tenho aqui mais que uma confiança limitada quanto à precisão das medidas.
Na minha maquina, vêem-se e contam-se os batimentos que lhe dão mesmo a aparência, muito divertida, a de um ser vivo.

.
.. ..
.

Apresento agora duas figuras explicando o movimento dos esquis.
Na primeira (fig...), o esqui direito está posicionado para trás. O fio ligado à sua ponta acaba de terminar seu trabalho levando a sola do pé esquerdo para a frente, e seu nó, ao chegar no ponto de batida, faz a mudança de marcha no transformador. O fio ligado à ponta do outro esqui – o esquerdo – vai então começar a se enrolar em seu pequeno guincho. Empurrando a sola direita até a posição da outra figura (fig.... ...). De novo, a inversão da marcha funcionará, e isso cerca de duas vezes por segundo.

Para poder, neste inverno, converter adeptos a minha invenção e também lhes mostrar, praticamente, o funcionamento do aparelho, construo, agora um transformador muito maior e mais possante que o outro, uma vez que seu motor terá uma potencia de 2,5 cv e será colocado sobre dois esquis, em vez de ser acoplado nas costas.
Alem do que, se o inverno ficar pronto logo, eu o colocarei inicialmente sobre rodas para testá-lo este verão sobre os gramados ou nas praias.
O que é curioso, nesta maquina, é que, assim como os bois que puxam suas carroças, da locomotiva que puxa seus vagões, do caminhão que puxa seus reboques e mesmo do cavalo que, no skijoring, puxa os esquiadores, minha maquina vai empurrá-los! Isso mesmo, você vera esta pequena maquina atrás de dois, três, quatro, ou mesmo mais, todos em fila indiana, empurrados por cordeletas.
Eis ai uma associação de palavras tão novas quanto minha invenção.
Não pense, alias, que sou guiado por uma fantasia. O sistema, sob todos os aspectos, funcionará melhor por trás. Observemos ainda que – mudança dos bons procedimentos – a maquina será ela mesma, puxada pelo ultimo esquiador. É preciso na realidade, considerá-la como a geradora de uma energia que é transmitida a forma de vai e vem de dois pequenos cabos. Os intervalos respectivos dos esquiadores são mantidos por uma combinação de bambus leves e de cabos Bowden que guiam os fios de comando.
A aeronáutica tendo se tornado a idéia mestre de minha vida, ainda interfere nas menores preocupações de meu espírito. Esta pequena invenção, duramente concebida para o auxilio de um esporte agradável, mas muito cansativo, poderá vir a ter uma importância considerável nos meus trabalhos de predileção.
O tempo dirá se minha imaginação não abusou de minhas esperanças.
Neste sentido, uma terceira máquina está em desenvolvimento, com um motor de 30 cv, pesando 15kg.
É destinada ao homem voador e eis como vislumbro seu funcionamento : sobre a armação, portando motor e piloto, duas grandes asas poem-se a bater, em torno da extensão da linha.
Eles são formados por uma malha fina, cuja face inferior é coberta de plumas, cada uma dessas plumas podem também girar em torno do seu eixo.
Quando a asa sobe, as penas rodam e por sua fresta e deixam passar o fluxo de ar. Quando, ao contrário, vai para baixo, todas as penas ficam apoiadas na tela, formando uma superfície contraria, cuja força é suficiente para erguer o aparelho.
A figura .... mostra claramente a maneira pela qual o transformador age sobre as asas. Um dos cabos de comando se dirige para baixo e se divide em dois ramos, passando cada um por uma polia e vindo a se ligar nas asas batentes para baixá-las o outro cabo do transformador, disposto, no alto, de maneira análoga, serve para levantar as velas.
Essas maquinas, que acabo de descrever rapidamente, são apenas as primeiras aplicações de meu transformador. Eu previ muitas outras, até mesmo o pedestre mecânico.
Quem sabe se não veremos um dia desses, a exemplo das máquinas marcianas de Wells, carros e trens usando pernas mecanicas? As fantasias de Julio Verne, seus submarinos, seus dirigíveis, suas maquinas voadoras, por muito tempo divertiram o publico. Mas em 1929, não são mais fantasias.
Nossos sábios já anteviam,bons resultados a partir dos então desconhecidos movimentos vibratórios e alternativos (alem dos já conhecidos) movimentos rotativos. - Eu antevejo para Wells, o criador dessas fantasias, a mesma carreira inventiva que seu colega francês teve.
Acredito, caro leitor, que apos esta exposição que procurei fazer o mais curta possível,consegui ter descrito uma maquina curiosa, não somente como uma novidade, mas também para uso futuro, em consequência de seu grande numero de possíveis aplicações.

Como para todas as invenções que realizei ao longo da minha existência, não pedi patentes. Encontro todo meu prazer e toda minha recompensa na luta pela solução do problema, e não em possíveis ganhos. Por isso será então, este o meu prazer, que copiem minha nova invenção, para a alegria de jovens esportistas e para o progresso de toda a humanidade.
Só peço uma coisa: um pouco de reconhecimento e o esquecimento um pouco mais lento do que aquele que vivi no passado."

Ao final da leitura Jorge começa a compreender o raciocínio de Santos, ele oscila na tênue linha que separa a genialidade da insanidade, no entanto sentia que a genialidade sobre-saia em muito.
Esfrega os olhos cansados da leitura, e olha para a espreguiçadeira onde Sántos estava, se surpreende, Sántos não está mais lá.
Sai correndo em disparada pelo deck sem ninguém encontrar, até que escuta vozes e o barulho de um motor.

Convencido pelo garoto, Santós montou o protótipo do Ícaro no deck do navio, e lá demonstrava como as asas funcionavam.
Jorge se enfurecia ao ver algumas pessoas rindo enquanto Santós, deslumbradamente nem sequer prestava atenção aos deboches, entretido com o aparato e com o garoto que o tratava como herói.
Jorge olhava seriamente para a s garotas que com olhar de deboche continuavam a rir de Santós. Ao ver seu tio ali, se divertindo com suas demonstrações, passou a entender o significado daquelas asas. Naquele momento Jorge passou a respeitar muito mais Santós .

Ao final da demonstração, o capitão do Navio, que lá se encontrava apita o clássico chamado da tripulação, todos se reúnem no deck em sinal de respeito enquanto o capitão emocionadamente diz:
"Senhoras e senhores, contamos aqui com a excelentíssima pessoa de Alberto Santos=Dumont, com quem pudemos compartilhar alguns momentos de ciência e diversão. Preço a todos um caloroso aplauso a este que ainda hoje nos traz asas para decolar nossos lindos sonhos".
Aquelas mulheres que a pouco estavam a se divertir com Santós, sem saber quem ele era, passam então a respeitá-lo.
Santós sai do Ícaro e dirigi-se ao garoto que o abraça e beija no rosto. Nesse momento percebe a figura de uma silueta inconfundível no deck superior – parecia ser Yolanda.
"Aquela é a Yolanda da qual te falei" murmura Santós no ouvido do garoto.
"Imaginava alguém mais bela, tratando-se da princesa dos ares" disse o garoto provocando forte gargalhada dos dois.
"Porque estão rindo" pergunta o perplexo Jorge.
"Todos riram do meu Ícaro, porque não posso também rir?"
"Não acho que tenha atingido seu objetivo Tio, a demonstração do Ícaro tinha o objetivo de fazer com que as pessoas o respeitassem e se lembrassem de seus feitos e não fazê-las rir".
"A vida de Aeronauta me ensinou que nem tudo sai como planejado, e que devemos ter nossa mente preparada para o expediente do improviso. Mudando um pouco de assunto, porque não me disse que Yolanda estava no vapor?"
Antes que tivesse a chance de responder, Jorge se surpreende com a chegada de Yolanda e seu marido.
"Bom dia Senhor Alberto" cumprimenta educadamente o marido de Yolanda.
Santos apressadamente aperta sua mão e a seguir, toma a mão de Yolanda com um discreto beijo.
"Fico muito feliz em vê-los aqui, de forma tão inesperada".
"De fato" responde Yolanda "Estamos acompanhados de Eduardo da Silva Ramos e Maria Helena da Silva Prado. Que haverão de comemorar o oitavo ano de casamento, no próximo dia 13 de dezembro na cidade do Rio de Janeiro" .
"Que coincidência" diz ironicamente Santós, "também quero comemorar um evento histórico, o advento do 'Homme Mecanique'"
Yolanda fica visivelmente excitada com a noticia "Vai demonstrar seu conversor marciano? Quero ser a garota propaganda, a final de contas, sei muito bem como usá-lo".
"Não creio que garota propaganda seja um titulo adequado a uma senhora casada" protesta o desolado marido de Yolanda.
"De fato, tinha outra pessoa em mente para desfilar meus inventos" diz Santós enquanto abraça o garoto que ainda carrega o Transformador Marciano nas costas "ele representa melhor esta nova geração que estará habituada a progressos que nos adultos dos anos vinte, jamais sonhamos. No entanto admiro seu interesse e respeito pelo que faço Yolanda, eres sem duvida uma mulher a frente de seu tempo".
Ao se despedirem no deck do navio Yolanda deixa sorrateiramente nas mãos de Santos um pequeno bilhete, percebido apenas pelo atento Jorge.
"Gostaria de saber o que poderia estar escrito no bilhete deixado por uma mulher casada a um Senhor trinta anos mais velho que ela" protesta o também desolado Jorge que se afasta para deixar o tio sozinho com sua "carta de amor".
O humor de Santós estava muito bom, bom o suficiente para nem sequer questionar os comentários feitos por seu amado sobrinho. sorri brevemente da atitude de Jorge e abre discretamente o bilhete no qual se lê:
"Como sabe, meu marido não gosta de banhar-se na piscina do navio, onde estarei a partir das 15:00 horas".

Santos volta a cabine e no meio de seu caminho em direção ao quarto atira o papel enrolado as águas do mar.
Horas mais tarde Santós diverte-se nas águas da piscina a espera de agora atrasada Yolanda, quando durante um de seus mergulhos em apinéia percebe que os pés de uma mulher sentada na borda entra na água.
Ao chegar a superfície vê Yolanda com um lindo sorriso, esperando por Santos.
“Imaginei que estaria aqui as 15:00 horas, já são quase cinco” reclama Santós ironicamente.
“Não seria eu a primeira mulher a fazer um homem esperar?” responde espirituosamente Yolanda.
“Não seria esta piscina o altar de uma igreja? e eu um noivo em trajes de banho?” complementa Santos provocando uma grande gargalhada em ambos.
“Não, senhor Alberto, não seria o noivo pois uma mulher não pode se casar estando ela previamente casada, alem do que, o senhor já fez sua escolha”.
“Do que está falando, desde nossa despedida, não botei os olhos em outra mulher” protesta o agora confuso Santós.
“Mulher? Que mulher? Me refiro ao garoto, seu novo garoto propaganda”.
Santos sorri novamente “percebo que inadvertidamente provoquei o ciúme em uma garotinha” continua a rir “sim de fato ele é uma excelente companhia, tem o espírito livre e me admira pelo que faço. Mas não precisa se preocupar Yolanda meu coração sempre estará com você”.
“A propósito senhor Alberto” prossegue Yolanda com o mesmo tom espirituoso na voz “para todos os efeitos, não houve nenhuma despedida, nenhuma estadia em Paris, nenhum passeio de metro. Meu marido nem desconfia o que se passou, e é assim devemos manter, certo?”
“Ele sabia que estávamos juntos antes de seu desaparecimento, como explicou que não estivemos juntos”
“Simples, perguntei a ele se realmente acreditava que eu seria capaz de me envolver com alguém com idade suficiente para ser meu avô”.
Santos muda drasticamente a expressão de seu rosto provocando um certo olhar de pena de Yolanda que entra na água.
“Desculpe, não pensei que ...”.
Percebe que talvez tenha magoado os sentimentos do doce Santós.
“Sou nobre o suficiente para jamais macular a imagem de uma senhora, nem por um instante me passou pela cabeça te expor...”
Yolanda se aproxima de Santós a uma distancia perigosa para uma senhora casada em um ambiente publico e antes mesmo que diga alguma coisa uma explosão de água se dá próximo a eles.
Era o garoto que entrara na água com um mergulho “bomba”.
Ao tirar a cabeça para a superfície, o garoto foi imediatamente atingido por um golpe de água de Yolanda, que seguidamente começou a jogar água com breves tapas na superfície da piscina. O garoto que parecia estar se afogando enquanto ainda ria do susto que causara no casal tentava inutilmente revidar.
Santos então decide tomar parte e proteger o garoto jogando água em Yolanda, e assim uma batalha de água e sorrisos se iniciou.
Ambos saem da água se enrolando em toalhas macias e ainda dando risadas, quando são abruptamente interrompidos e, ao mesmo tempo se assustam com a presença de um membro da tripulação de expressão taciturna.
O rapaz educadamente entrega uma mensagem urgente a Santos que a lê de imediato.
Yolanda e o garoto aguardam a leitura com a mesma fisionomia de curiosidade.
Ao termino da leitura Santós murmura em tom inaudível.
“O que ouve?” pergunta Yolanda.
“Meu querido povo brasileiro preparou um evento de boas vindas em minha homenagem”.
“E isso é ruim?” pergunta o garoto.
“A homenagem em si não é ruim, o que me preocupa é que terá um show de acrobacias aéreas de um avião que leva meu nome na fuselagem. Não gosto de acrobacias aéreas em meio a agitação e ao frenesi das emoções, a excitação dos pilotos faz com que eles queiram cada vez mais se mostrarem, esse é o pior inimigo do vôo”.
“Não ha porque se preocupar,” conforta Yolanda “estas acrobacias são feitas por pilotos experimentados, eles sabem o que estão fazendo”.

“Adoro acrobacias aéreas” comenta o garoto com um grito e ambos saem da piscina com sorriso nos rostos.
Antes de se despedirem no retorno a seus quartos, Santos pede ao garoto que deixe ele a sós com Yolanda, este imediatamente respeita e volta correndo para sua cabine.
Santos então pega Yolanda pelas mãos.
“Mudei de idéia quanto a ter o menino como garoto propaganda da minha retomada, amanha receberemos a bordo Luis Bueno Filho, o eminente repórter fotográfico que documentou a cegada do Graff Zepelin no Campo dos Afonsos, ele fará uma sessão de fotos conosco”.
Yolanda abre um grande sorriso e abraça Santos fortemente.
“Estou tão feliz... mas como explicarei isso ao meu marido?”
“Não precisa se preocupar, já avisei em nota que minha garota propaganda será minha sobrinha, Yolanda Penteado”.
Ambos riem copiosamente “Sobrinha?” Pergunta ironicamente Yolanda.
“Sim, todos em Paris já te conhecem como minha sobrinha, a grande amizade de sua mãe com minha cunhada Amália, sua meia-tia nos torna parentes, não acha?”
Yolanda continua rindo “sim acho, mas será que o experiente repórter vai acreditar e publicar que somos sobrinha e titiu?”
“Como você mesmo disse” replica Santós “você acha mesmo que você teria um caso com alguém com idade de ser seu avo?”
Yolanda olha com olhar de reprovação enquanto Santos a abraça com o sorriso de perdão.

P-BACA
P-BACA
SANTOS-DUMONT

No dia seguinte Santos e Jorge terminam de se arrumar para o evento que será visto do convés, o convite formal do evento fora deixado na cômoda da suíte. Santós toma o envelope nas mãos com muita exaltação solta um longo suspiro. Jorge, pelo reflexo do espelho que usa para apertar o nó de sua gravata, percebe a estranha fisionomia de Santós.
"Tio, não ha nada para se preocupar, o Brasil inteiro esta em festa pela sua chegada, as autoridades estarão presentes na Bahia da Guanabara, a capital federal te receberá de braços abertos" Jorge então educadamente retira o envelope das mãos do tio e lê a data "o dia 3 de dezembro de 1928 será memorável".

Ao chegarem no convés, Santos e Jorge apertam respeitosamente as mãos dos presentes, em atitude silenciosa e contemplativa o silencio só é interrompido pelo barulho das ondas batendo no casco no navio.
A cena começa a ficar mais barulhenta com o toque de apitos distantes de embarcações. Os minutos se arrastam até que o barulho de aviões se fazem ouvir no horizonte, estes se aproximam em torno do Cap Arcona e a baixa altura, os dois Dornier Wal do Syndicato Condor: o Guanabara (P-BAIA) e o Santos Dumont (P-BACA). Este ultimo, pilotado pelo Alemão August Wilhelm Paschen deixam cair pétalas de rosas no convés do avião .
A rasante dos avios é aplaudida e Santos é abraçado pelos presentes. Com sorriso no rosto Santós observa mais uma aproximação dos aviões que despejam ainda mais flores no convés e mais uma vez os aplausos se repetem.
Santós se debruça no parapeito do convés, movimento repetido por mais alguns convidados em busca dos aviões que somem no horizonte.
O estranho pressentimento de Santós não o deixa relaxar, ele teme que algo tenha acontecido com os aviões.
"Tente relaxar tio" fala Jorge "esta é uma festa em sua homenagem, as pessoas querem te ver feliz".
Santós concorda com Jorge e esboça um tímido sorriso Enquanto os aviões passam novamente pelo convés com o barulho ensurdecedor dos motores irrompendo no ar.

A experiência de Santós fez com que apenas ele percebesse que a curva iniciada pelo hidroavião de nome Santos Dumont o aproximara muito do mar. Ele então toma Jorge pelo braço e comenta no ouvido do sobrinho.
"Jorge, aquela curva foi muito mal executada".
"Acalme-se tio, logo-logo veremos os dois aviões passarem pelo convés novamente".

Mais uma vez Santos se debruça para acompanhar a trajetória dos aviões.
"Jorge!, Jorge!" grita Santos com espanto no rosto.
"Titio, por favor..." protesta Jorge olhando para os convidados no convés que não entendem muito bem o que está acontecendo.

O tempo se arrasta e desta vez os aviões não retornam.
Santós então sai num ímpeto e corre para o outro lado do deck, três ou quatro convidados fazem o mesmo.
Muitos minutos se passaram e os aviões não retornam.
Muitos acham que a celebração já tinha terminado, outros perplexos compartilham preocupações de Santós.
Santós conhece bem a natureza das maquinas aéreas, e busca por indícios de um possível acidente. Depois de muitas idas e vindas no convés Santós acha uma mancha de óleo seguida de destroços flutuantes.
Todos se calam e o único barulho que se ouve é o da barca da Saúde se aproximando, num barulho que vai e vem como as ondas do mar.
Antonio Prado Junior, sai da barca e sobe a bordo do navio, dirigi-se ao grupo que se formou espontaneamente por Santos=Dumont, Jorge, Yolanda e o marido.
"Estão todos mortos! O avião caiu no mar e o resgate das partes do avião já está em andamento".
O tempo parece parar para Santos Dumont e imediatamente é cercado por Jorge e Yolanda, e o marido de Yolanda que o abraçam. Todos tentam inutilmente confortá-lo enquanto lutam contra suas próprias emoções, a perda era inadministrável.
No acidente morreram o piloto do avião, o co-piloto gaucho Rodolpho Enet, o mecânico de bordo alemão Walter Hasseldorf, o despachante Guilherme Auth, o funcionário da Condor Gustavo Butzke, alem do professor Fernando Laboriaux Filho, Dr. Paulo da Graça Maya, major Eduardo Vallo (austríaco), jornalista Abel de Araujo (Jornal do Brasil) e esposa , Amoroso Costa , Amaury de Medeiros, Tobias Moscoso e o Engenheiro Frederico de Oliveira Coutinho.
Santós se retira para sua cabine e lá permanece, só é interrompido por um membro da tripulação que insiste em entrar no quarto para entregar-lhe algo.
Jorge se antecipa e pega um papel ainda úmido das mãos do funcionário da Hamburg Süd.
"Me de isso" ordena impetuosamente Santos=Dumont.
"Mas tio..." protesta Jorge enquanto Santós simplesmente toma o papel.

Era uma carta assinada pelos intelectuais mortos no acidente, esta deveria ser arremessada por meio de pequenos pára-quedas no convés do navio.
…
Bordo do Hydro-avião "Santos-Dumont"
3 de Dezembro de 1928

A Santos-Dumont,

Do alto do Hydro-avião que tem o seu glorioso nome, procedendo a recepção que lhe preparou o povo da capital do Brasil, vimos apresentar ao grande brasileiro que realizando a conquista dos ares, elevou o nome da Pátria no estrangeiro, os nossos votos de boas vindas.
...
Ao terminar a leitura Santós chora nervosamente, coloca a carta no bolso do paletó e sai para o convés. Lá encontra Yolanda acompanhada do marido.
"Para onde o Senhor vai?" pergunta a aflita Yolanda.
"Tenho um compromisso para com a família destes homens que prestaram grande homenagem a mim".
Yolanda então toma Santos pelo braço.
"Nos temos um compromisso com a família destes homens, não te deixaremos sozinho nesta hora".
Santos participou do resgate dos corpos na Bahia da Guanabara e junto com Yolanda visitou 6 velórios antes de acabar o dia. Sem pronunciar uma palavra que não fosse pertinente ao resgate e os dizeres de pesar às famílias seguiu com aquela triste expressão nos olhos.
Antes de ir embora tanto Yolanda com seu marido, e também Jorge convidaram-no para passar a noite com eles mas Santós queria ficar sozinho, nessa hora aproxima-se um inseguro repórter que mal sabe se deve ou não dar continuidade a seu trabalho.
Santos então abraça o jovem rapaz e diz.
"Por favor, publique em seu jornal: -Sempre tenho pedido que nao voem em minha chegada. O alvoroço causa grandes imprudências. Quantas vidas sacrificadas por minha humilde pessoa..."
O repórter emocionado abraça fortemente aquele grande pequeno homem.
"Fique tranqüilo senhor Dumont, farei com que suas palavras sejam publicadas, não deixaremos que esse trágico episodio se repita".

Capitulo XV – A ilusória soberania humana

Yolanda e seu marido desembarcavam novamente na Europa para uma nova temporada de viagens. Sentia uma estranha ansiedade muito parecida com a ansiedade que tomava seu coração em suas ultimas viagens para a Europa.
A temporada de 1928 foi sem divida marcada pela inesquecível companhia de Santos=Dumont, sabia que jamais teria uma viagem com tanto significado quanto aquela.
Não era só ela que não havia esquecido as temporadas anteriores, o marido de Yolanda nunca indagou sobre o tempo que Yolanda esteve afastada por alguns dias durante a temporada em St. Morritz, mas também nunca esqueceu.
Resolveu nunca mais se hospedar no habitual Suvretta mudando sua preferência para o Palace Hotel.
Estar em St. Morritz sem a companhia de Santós era uma grande tortura para Yolanda, para onde quer que olhasse encontrava uma lembrança, nas fachadas das casas, nos casais praticando o Ski, até mesmo nos montes de neve colocados na guia das ruas pareciam ter o mesmo formato daquela temporada e lembrava Santos=Dumont. Estava cada vez mais difícil disfarçar a tristeza que sentia e volta e meia escorria uma lagrima que parecia passar desapercebida do atento marido. Precisava urgentemente de algo que a fizesse se distrair.
Agradecendo a resposta de suas preces, ficou sabendo que teria companhias ilustres para a noite do jantar, entre elas a do ator britânico Charles Chaplin que com certeza prometia ser interessante a ponto amenizar a nostalgia.
A noite fria era esquecida no restaurante confortavelmente aquecido e repleto de gente, todos pareciam sérios e deslocados até o momento que na porta do salão alguém parece ter caído e todos olham e correm para atender.
Era um senhor de baixa estatura acompanhado de uma linda e nova austríaca.
Ele se levanta e deliberadamente faz escorregar o tapete, parecendo estar por cair novamente, mas não cai. Era Charles Chaplin que fizera com que todos sem exceção caíssem em gargalhadas. Não muito reconhecível em virtude de seu cabelo grisalho e trajes que nem de longe pertenciam ao mendigo Carlitos se aproximou de nossa mesa cumprimentando um a um. Entre um cumprimento e outro olhou furtivamente para Yolanda com um breve sorriso e tornou a cumprimentar a fileira de convidados ate que chegou sua vez.
Mais uma vez fez graça ao simular o próprio Carlitos abaixando em sinal de respeito e beijando sua mão, era impossível tirar o sorriso do rosto. Charles sentou-se ao lado de Yolanda e colocou sua namorada ao lado de seu marido, o momento silencioso que veio depois dos cumprimentos fez novamente Yolanda se lembrar do tímido Santós.
Por mais estranho que pareça o palhaço Charles Chaplin lembrava muito o sério Santós. A começar pela grande diferença de idade entre Charles e sua nova namorada que bem podia ser de uns trinta anos, gostava muito de ninfetas, nunca se afirmou em seus casamentos por ter dificuldades de relacionamento e era muito supersticioso. Causava a mesma estranheza que sentia por Santos tempos antes quando ainda era uma menina cortejada a luz da bela lua do Rio de Janeiro.
A orquestra terminara de se afinar e a primeira musica que se esboçava era a “La Morocha” do Uruguaio Henrique Saborido. Charles imediatamente se levanta e puxa sua namorada que timidamente recusa ao convite para dançar.
Chalés não tem duvida ao ter como Yiolanda sua segunda opção, pede permissão ao marido que ainda da risada do jeito palhaço e autoriza a dança e tira Yolanda que ainda manca um pouco pois teve seu tendão de Aquiles distendido recentemente.

A dança era escachada, Charles parecia estar avacalhando o tempo todo. Yolanda mal conseguia tirar o sorriso do rosto, ali ela se deu conta que Charles parecia ser a pessoa perfeita para fazer esquecer da nostalgia que sentia por estar em St Morritz sem a companhia de Santos=Dumont.
Ao final de duas musicas Yolanda sente forte dor no pé e pede para que sentem novamente.
“Foi um grande prazer!” afirma Charles com forte sotaque britânico.
“O prazer foi meu!” responde Yolanda em Inglês não tão bom quanto seu Francês que aprendera no Des Oiseaux.
Nesse ínterim, aproxima-se uma senhora que já bebera o bastante dado o curto período de inicio da noite e, como uma cigana, pede para ler a mão do marido de Yolanda.
Ambos olham apreensivos enquanto o marido educadamente levanta-se e oferece a mão para leitura.
“Detesto cartomantes” afirma Charles olhando nos olhos de Yolanda.
“Porque? Não gosta do que o destino tem a oferecer, ou simplesmente não acredita em destino?”pergunta desafiadoramente Yolanda.
“Certa feita” prossegue Chaplin “uma cartomante disse veementemente que minha morte seria a mais terrível de todas”. “Como seria esta morte?”
“A morte auto-infligida”
“Suicídio ?” perguntou a assustada Yolanda.
Chaplin somente acena afirmativamente com a cabeça.
“Você não tem o direito de fazer isso”. continua Yolanda agora mais aliviada, percebendo que a tal senhora que se fazia de cartomante se afastara de seu marido.
“Porque acha que não tenho o direito de tirar minha própria vida?” pergunta Chaplin.
“Ninguém tem, muito menos você” afirma seguramente Yolanda “você tem trazido alegria a todos nós já a muito tempo, você tem um compromisso com os seus fãs.
Interromper sua própria vida seria uma ato de puro egoísmo e falta de respeito com o nobre compromisso de levar alegria ao mundo”.

Obrigado ‘cor-de-rosa, você é a mais cor-de-rosa de todas as cor-de-rosa” - “Thank you Pink, you are the Pink of the Pink” disse Chaplin referindo-se ao traje cor-de-rosa de Yolanda e também ao seu espírito leve e cor-de-rosa.
Yolanda ri com vontade provocando uma gostosa risada em Chaplin “Você é a primeira pessoa que me faz rir aqui em St Morritz depois de muito tempo de tristeza”.
Chaplin não consegue entender muito bem o sotaque brasileiro de Yolanda mas entende que ela se referiu a um outro homem que muito significou.
“Seu coração parece estar distante daqui” diz Chaplin provocando lagrimas em meio ao sorriso de Yolanda.
“Você me faz lembrar muito dele” afirma Yolanda segurando fortemente a mão de Chaplin, provocando uma certa reação discreta de ciúme na jovem austríaca.
Chaplin ignora sua namorada e da atenção integral a Yolanda.
“Diga-me Sr. Chaplin” continua Yolanda “acredita que o amor possa existir entre pessoas de gerações tão distintas, digamos... trinta anos de diferença?”
“O amor sempre vai existir e colocar a prova nossas mais difíceis decisões, não é o casamento o momento final do namoro para o inicio de uma vida a dois, nem a separação o fim do mundo para o casal. Tome como exemplo minha separação de Lolita Grey, achei que nunca mais fosse superar e no entanto estou eu aqui, com minha linda “Fräulein” disse Chaplin piscando para sua bela namorada que retribui o sorriso a curta distancia.
“Tudo o que tem a fazer é explorar seus sentimentos” continua Charles Chaplin expressando seriedade até então inédita “se realmente ama esta pessoa, faça com que ela saiba de seus sentimentos. Só assim você vai se sentir uma pessoa mais integra”.

Em meio a essa conversa Yolanda percebe seu marido olhando preocupadamente para ela e para Chaplin.
Yolanda toma a decisão, levanta-se novamente com um sorriso forçado no rosto e puxa Chaplin para dançar.
“meu pé está muito melhor agora” afirma Yolanda.
A dança agora lenta permite uma conversa ao pé do ouvido.
“Não creio que ele me ame” afirma Yolanda.
“É impossível não amar alguém tão “Pink” como você” prossegue Chaplin provocando risos em Yolanda.
“É sério, ele sempre parece fazer tudo o que eu gosto, mas sou eu sempre que tenho as iniciativas. Por ele, nosso relacionamento seria platônico”.
“Te asseguro que nisso eu não o faço lembrar, prefiro muito mais o estilo de Dom Juam do que o de Platão”.
Novamente os dançarinos riem. “Estou brincando, sei o quanto este assunto é sério para você. Diga-me quando foi a ultima vez que se viram?”
“Estávamos no Rio de Janeiro, para ser mais precisa na Avenida Rio Branco, nesta mesma avenida ele me cortejava quando ainda era uma adolescente. Tomada pelo impulso puxei-o pelo colarinho e dei-lhe um beijo”.

“Por que fez isso? ” perguntou Chaplin afastando o rosto de Yolanda e olhando-a nos olhos.
 “Não sei, tenho a impressão de que ele ama mais suas maquinas do que a mim mesma”.
“Maquinas?” pergunta Chaplin não muito seguro de que escutou a palavra correta.
“Seus... Objetivos de vida” corrige Yolanda
“Todos nos amamos nossos objetivos de vida” continua Chaplin “me casei e separei de diversas mulheres, no entanto nunca me separei de minha profissão. Amo atuar, amo ser palhaço, amo minha vida profissional. Um dia sem a mulher amada ao seu lado é fácil de agüentar, enquanto que um dia sem risadas é um dia desperdiçado”.

Alguns dias depois daquela agradável noite Yolanda e seu marido dirigiam-se para a Espanha, queriam assistir a uma tourada e decidiram que para ser um evento mais divertido deveriam fazer isso com um grande grupo de amigos. Yolanda entendeu que seria um bom pretexto para encontrar Santós, seu marido jamais desconfiaria de tal convite em meio a um grupo tão grande de gente.
Yolanda ligou do hotel para cada um dos convidados, quando chegou a vez de ligar para Santos=Dumont sua mão tremia e a emoção era tamanha que chegava a causar náuseas.

A conversa foi curta pois Santos sabia por algumas fontes em comum que Yolanda estava na Europa acompanhada do marido, para desespero de Yolanda, Santos não confirmou se ia ou se não ia.
O dia começa ensolarado e quente em Madrid, um grupo de amigos se destaca por sua alegria, e nele uma mulher parece a mais animada, era Yolanda que pela primeira vez presenciaria o espetáculo da Tourada. E expressão de alegria de Yolanda então cresce ainda mais ao perceber a figura de seu experiente companheiro de aventuras se aproximando. Yolanda disfarça a ansiedade de correr e abraçar pois alem dos amigos, seu marido esta presente no grupo.
Santós chega na Plaza de Touros Las Ventas com uma alegria e expansividade que não fazia em nada jus à sua personalidade, imitava um toureiro e tirava risos de Yolanda e dos presentes.
O grupo resolve tomar seus assentos e em marcha todos entram. Santos oferece o braço educadamente para Yolanda, que delicadamente o toma como parceiro de caminhada.
"Porque se afastou por todo este tempo?" Pergunta Yolanda em baixo tom de voz.
"Não quero mais intrometer-me em sua vida, sei o quanto preza seu casamento".
"Isso não faz com que nossa amizade diminua".

"Sabes bem que um pouco mais do que amizade sentimos um pelo outro. Não enxergar os fatos com a clareza que eles tem pode nos fazer muito machucados".
Yolanda se cala enquanto segue caminhando.
Todos já se encontram na arena, Dumont ainda de braços dados com Yolanda senta-se:
"Já vou te avisando que talvez não fique ate o final" disse Santós com expressão de muito desconforto.
"Não acredito que com sua tamanha coragem não tem fibra para agüentar a emoção e o prazer de uma tourada".
"Já perguntou ao touro se sente algum prazer aqui?"
"Ambos somos filhos das fazendas Alberto" tenta amenizar Yolanda "Sabe que se não sacrificamos nosso gado não teremos a carne".
Sou um homem que preza e respeita a cultura dos povos, só não quero presenciar a arrogância humana, bem consciente de sua superioridade na cadeia alimentar, demonstrar sua superioridade sobre o pobre animal. Só estou aqui porque morria de saudade de você!" disse Santós despertando um breve sorriso e olhar de Yolanda, que rapidamente volta a olhar para o centro da arena.

“Não estou de acordo com sua versão do que acontece em uma tourada, acho que o toureiro da significado a vida do touro, o toureiro entra de igual para igual e da a chance ao touro de sair com vida, como herói, diferente do que acontece nos matadouros, onde o bovino entra sem a opção da própria vida. Alem do que, me encanta a luta pela vida, a demonstração de força e inteligência.
Santós se cala pois não quer ser indelicado com Yolanda, acha um desperdício de tempo e pensa consigo mesmo:
“Estou ao lado de Yolanda, poderíamos estar em muitos outros lugares, aproveitando de diversas outras formas nossa disponibilidade, poderíamos estar nos cafés da Porte Dauphine, ou praticando o esqui nas montanhas de St. Morritz. Começo a crer que ela apenas me quer ao seu lado como um troféu, assim como todos estes “amigos” dela. Como posso saber se assim como eu, algum destes “amigos” também já a tiveram nos braços. Só de pensar meu corpo estremece.
Esta tourada é um inferno, é este horroroso pensamento de superar o touro, o inimigo, que faz com que o homem use meu lindo avião com fins bélicos.
A integração é sem duvida muito melhor do que a sensação de se sobressair a alguém! Será que sou só eu que penso assim?
Se o homem sente a necessidade de superar algo, porque não tenta superar-se em grandeza e em inteligência.
Desde que a pessoa não consegue superar os pontos de evolução pessoal, esta passa a querer superar seus inimigos! Que horror!
Me nego a crer que Yolanda tem este mesmo ímpeto. Que decepção! Quanta decepção em tão pouco tempo!
Primeiro o avião, não creio mais que o hidroavião seja a maquina mais perfeita para integrar as Américas,
Pouco tempo de vida ainda me resta, não creio que terei forças e tempo para mudar a opinião da humanidade. Não creio que terei forças e tempo de mudar a opinião de Yolanda. A única coisa que sei que ainda tenho forças e tempo de me levantar e sair deste inferno chamado tourada”.
Nesse ínterim entra o magro toureiro Manolito na arena e a multidão vibra alucinadamente o touro também entra em meio aos anúncios feitos em espanhol não muito compreensíveis.
O touro avança sobre Manolito e Yolanda, de reflexo segura a mão de Santos.
“Desculpe!” prossegue Santós enquanto se levanta “já me volto... pensando bem!.... não vou voltar, se você quiser, podemos nos levantar e tomar um cálice de vinho do Porto num café próximo, o que você acha?”
Yolanda esboça uma resposta, porem, não responde, entusiasmada ao ver “las corridas de toros”, quando vê Santós já próximo a porta de saída grita por seu nome.
Santos não escuta o som abafado pelos gritos da multidão e se retira.
Ao sair encontra todos seus amigos no lado de fora da arena, pergunta por Santos e recebe a resposta de que ele votara a Paris.

Epilogo

De pé numa estação de trem semi deserta, Yolanda sente com todas as suas forças que está fazendo a coisa certa, depois de muito viajar, aguarda o trem que a levara para a ultima estação de uma serie de trens que vem tomando na ultima semana, em mais algumas horas Yolanda deverá descer na estação.
O trem chega, Yolanda toma o assento e dedica esta ultima hora, sentada ao lado da janela, a pensar na discussão que tivera com seu marido. A paisagem era deslumbrante, passava tão rapidamente quanto o pensamento que fluía. Os belos vales e o lindo Lac Léman eram, sem duvida, o único conforto de Yolanda.
Este desentendimento foi proveitoso, só assim ela consegui se afastar de sua já desgastada rotina de casada, sem que perguntassem para onde estava indo.
Muitos dias se passaram desde que Yolanda viu Santós pela ultima vez, soube pela família do aviador que estava internado em uma clinica de repouso, no entanto não sabia em qual clinica estava.
Finalmente chega a estação de Toveyre, de onde se dirige imediatamente para a clinica de Valmont-Sur-Territet, onde Santós estivera por algumas vezes de 1925 a 1927.
Após um breve contato com a recepção da clinica descobre, para seu desgosto que Santos não esta lá.
Yolanda não pensa em desistir, assim como nos contos de detetives retira uma lista de seu bolso e checa as ultimas opções. Logicamente chega a conclusão de que Santos está em Orthez. Yolanda pernoita em Valmont e logo pela manha dirige-se para Genebra, para tomar o trem que a levaria para a Gare de Orthez parte para a França.
Ao chegar na estação encontra-se com Jorge, sobrinho de Dumont, que a aguardara sem que ela soubesse.
Yolanda alegra-se pois sabe que se Jorge esta lá, obviamente encontraria Santos. Yolanda corre para abraçar Jorge que gentilmente retribui.
“Você não devia estar aqui” afirma Jorge com expressão de reprovação.
“Eu precisava vê-lo, por favor, leve-me até ele”. Pede aflitamente Yolanda.
“Talvez você não goste do que vai ver” afirma Jorge enquanto abre a porta de automóvel para que Yolanda entre.
Mudos, Yolanda e Jorge seguem para a clinica e quando finalmente chegam a porta do quarto onde Yolanda encontrar-se-ia com Santos, Jorge para e segura Yolanda pelo braço numa ultima e malsucedida tentativa de detê-la.
“Ultima chance Yolanda”.
Yolanda abre a porta e encontra Santos=Dumont de pé, trajando costumeiramente um bem cortado terno de listras, olhando infinitamente pela janela.
Yolanda se aproxima cuidadosamente e percebe que Santos nem sequer a olha, pede gentilmente a Jorge que os deixe sozinhos.
“Achei que nunca mais fosse te ver” afirma Yolanda percebendo que nem sequer provocou reação em Santos.
“Impossível esquecer alguém a quem amamos” afirma Santos em tom baixo e seguro.
Yolanda então vê alguns desenhos na escrivaninha de Santós, num deles encontra um pequeno papel no qual se lê “Dirigível, Biplano e Monoplano – Minha Família”.
Yolanda pega o papel com a Mão esquerda enquanto leva a mão direita para sua boca, na tentativa de segura um choro nervoso.
“Como você pode amar a mim se ama ainda mais suas maquinas de voar?” pergunta Yolanda com lagrima nos olhos.
“Eu não te amo, bem como não amo minhas maquinas. Eu amo somente os meus sonhos, estes nunca me abandonarão.

Recentemente comecei a olhar para os meus medos com mais maturidade. E descobri algo realmente empolgante. Tinha medo de ter tanta confiança. Tinha medo de me expor. Tinha medo de acreditar que eu inventei algo que realmente move as pessoas. Eu tinha medo de estar errado. Eu tinha medo de ter abandonado os bons projetos em detrimento da busca do viável.

Tinha medo de ser decepcionado. Este é o medo que tem me movido.

Verdade em si mesma. Com você..., no que diz respeito a você eu tenho medo de acreditar nos sonhos ainda maiores e que possa eu ter maior decepção. Sim, eu, o rei da ousadia de meus sonhos e o rei da ousadia da vida real tenho medo de não mais ver o amor que sente por mim nos seus olhos.

Mas eu não tenho escolha. Isso eu sei. Estou nessa até o fim, e até que todos entendam, ou no mínimo, até que eu mesmo entenda.

Nenhum resultado é definitivo, é apenas mais um degrau para o próximo passo a ser dado, a partir desse passo, vamos descobrir mais e mais. E assim o próximo degrau toma forma.

Aprendemos e crescemos sempre.

Em última análise, não estou nisso para um resultado específico, mas pelo amor a peregrinação, a experiência de sentir constantemente o meu amor e força. Ver onde isso me leva ao longo do tempo. A muito tempo aprendi que não posso ficar desapontado desde que continue me dedicando a algo. Resolvi dedicar-me aos meus sonhos. Eu vou sempre seguir em frente, seguir sonhando. Hei de sempre dar a mim mesmo uma nova chance. Eu sempre invocarei o meu Espírito regenerativo e infinito. Estou dedicado aos meus sonhos. Estou dedicado a minhas possibilidades e com a promessa em meus ossos. Eu escolho a devoção ao meu sonho. O Sonho é a musica da festa da vida.

Sei que sou um dos poucos homens que conseguiu trazer um pouco dos meus sonhos a vida real. Compartilhei alguns dos meus sonhos com os homens. O sonho do vôo, o sonho de uma sociedade onde todos interajam em grande harmonia, os idiomas e as distancias se encurtam no sonho da integração e da busca pela prosperidade através da união dos povos. Ponte aérea da boa comunhão de idéias sobre a ignorância. Ponte aérea da completa integração social sobre o egoísmo. Ponte aérea do bom relacionamento e da tolerância às diferenças sobre as guerras e estupidez.

As belas cidades venceram pela beleza que inspira mais beleza e harmonia.

Meu amor é por aquele que nunca me decepcionou, o meu grande amor são os meus sonhos.

Sonho inspirado pelos livros da minha infância, sonho inspirado pelas experiências bem sucedidas, sonho inspirado pelo triciclo pendurado na arvore, pela conquista de prêmios e apostas de grandes amigos.

E com os meus sonhos ninguém pode competir, nem mesmo tentar".

Santós abaixa sua cabeça com expressão de paz.

"Isso é injusto" protesta Yolanda "Não quero competir com seus sonhos quero fazer parte deles".

"Infelizmente, o plano dos sonhos e o plano da vida real estão em esferas distantes uma da outra. São dois planos os quais não tenho competência para sincronizar. Não existe uma caixa de marchas que botem as duas esferas em sincronia. Não me peça o impossível".

Yolanda chora desconsoladamente. Santós percebe que foi rude e acaricia o rosto molhado pelas lagrimas.

"Não posso sincronizar meu sonho com a vida real, porem posso tira-la dos meus sonhos. Nosso amor não pode se realizar na vida real, somente posso vive-lo em meus sonhos. É assim que sugiro que você também viva esse amor. Nos seus sonhos".

Yolanda se levanta, beija a testa de Santos, e sai da sala deixando Santos ao mesmo tempo que entra Jorge.
“Como foi?” pergunta Jorge.
“Ele não me reconheceu” afirma Yolanda, que logo em seguida sai em disparada para a rua.
Jorge nem tenta ir atrás de Ylanda, vira-se e entra no quarto “O que houve tio?”
“Meu sonho em carne se foi para dar espaço para o amor dos sonhos, o amor perfeito”. Jorge abraça Santós por um momento, então leva-o ate a cama.

Santós deita-se de roupa na cama, enquanto Jorge arruma o lençol para confortavelmente cobri-lo, afrouxa um pouco sua gravata e tira seus sapatos.
Santos dorme em minutos sob efeito dos remédios com uma linda expressão no rosto e sonha com as maravilhas da sociedade. O advento do vôo e da civilidade, maquinas voadoras que jamais serão usadas em guerras, que tem o único propósito de fazer a boa integração dos povos:

“Acredito na viabilidade do dirigível. Não apenas para os fins do desporto ou lazer, mas para também para fins comerciais. eu firmemente acredito que haverá uma linha de aeronaves a cruzar o oceano Atlântico, a tal taxa de velocidade e em tal grau de conforto que os transatlânticos de hoje, magníficos como eles são, parecem montados somente para o transporte de mercadorias ou pessoas em busca de saúde, ao fazer uma viagem por mar.
As possibilidades que apresentam as aeronaves ainda não foram nem sonhadas.
Espero que cada um que se interessa por navegação aérea vira para ver a minha aeronave quando ela estiver pronta, e que sua construção poderá ajudá-los em idéias que, por sua vez poderão levá-la a melhorias. Nada é patenteado. Cada um é livre para usar por conta própria as minhas idéias ou qualquer peça empregada no mecanismo das aeronaves Santos=Dumont.
A velocidade que os dirigíveis irão alcançar com o tempo é quase tão ilimitada que eu não me importo em fazer minhas previsões a todos em relação a ela.
Uma boa aeronave dirigível irá navegar mais rápido do que o mais veloz dos iates transatlânticos, será facilmente até duas vezes mais rápida.
No que diz respeito ao perigo dos dirigíveis em questão, eu não acho que sejam mais perigosos do que viajar de trem ou navio. Na minha aeronave é quase impossível cair rapidamente devido à sua construção. Em uma de minhas máquinas anteriores eu caí de uma altura de 600 metros e não fiquei ferido.
As aeronaves dirigíveis estão aqui. Estão aqui para ficar e para rapidamente serem aprimoradas, e dentro de dez anos, será à veículo mais comum para as viagens e para o desporto, nos negócios, e todos os outros campos.
O vôo em embarcações pessoais fará com que o homem civilizado desfrute do prazer e da beleza das cidades.
O vôo ornitóptero é uma possibilidade de beleza e utilidade ilimitados, deixara o homem tão livre quanto seus próprios espíritos.
O vôo em todos os seus sentidos deixará o homem cada vez mais elevado, e ai está escondido um pequeno problema, pois, quanto mais nos elevamos, menores parecemos aos olhos daqueles que não sabem voar.
Para que isso não seja um problema, nos homens que sabemos voar temos por obrigação de ajudar aqueles que não sabem voar. No mundo da plena integração não há lugar para inveja.
É um grande prazer poder ajudar ao próximo e um prazer ainda maior é o de ajudar o semelhante a voar.
O sonho do vôo em todas as suas possibilidades, nada se difere do sonho da felicidade.
Foi um grande prazer fazê-lo voar!
Foi um grande prazer fazê-lo sonhar!
Foi um grande prazer fazê-lo feliz!

FIM